Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 89 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 augustus 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 juni 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **scheepvaart**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

kst-31409-89
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Voorzitter: Houwers
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Van Helvert, Houwers en Jacobi,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 17.00 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Minister en haar ambtenaren welkom, alsmede de Kamerleden en de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit overleg via de camera volgen. Ik stel voor dat we een spreektijd hanteren van zes minuten per fractie. Omdat het aantal aanwezige Kamerleden niet zo groot is, moet dat wel kunnen. Ik stel voor dat we maximaal twee interrupties per fractie hanteren.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Het is voor mij de eerste keer dat ik echt bij een debat over de binnenvaart ben. Ik hoop er veel plezier aan te beleven en ik hoop dat dat ook voor de binnenvaart geldt. Wilt u mij een seintje geven als ik nog maar één minuut heb?

De **voorzitter**: Ja, dat zal ik doen. En het mag gaan over de scheepvaart in de breedte, niet alleen over de binnenvaart.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ja, dat klopt, maar ik ga allereerst los over de binnenvaart. Daar moet namelijk heel wat gebeuren. Er is een rapport verschenen van de Europese Rekenkamer. Dat is met ons besproken. Je kunt daaruit de conclusie trekken dat er onvoldoende coherent beleid is voor de binnenvaart in Europa, voor de transitie van de weg naar het water. Daar valt nog heel veel te winnen – het gaat om een factor 7, zo hoorde ik uit de sector – niet alleen in Europa maar ook in Nederland zelf. Transport over water heeft veel voordelen, bijvoorbeeld op het gebied van milieu en economie. Graag hoor ik van de Minister hoe we een en ander verder gaan vormgeven.
De ontwikkeling van het vaarwegennet in de EU – ik blijf even bij het rapport – is van groot belang voor ons. Wij vinden dat Nederland hierin voorop moet lopen. Er zijn een paar grote problemen in Europa bij de Seine-Noord en de Donau. Daarbij gaat het onder andere om het onderhoud van het EU-vaarwegennet. Ziet de Minister perspectieven in dit geheel? Kan Nederland hierin vooroplopen? Kunnen de Junckergelden ons daarbij helpen? Tot zover het rapport van de Europese Rekenkamer.
Dan ga ik in op duurzame scheepvaart. We zijn vol ambitie voor vergroening van de logistieke sector. De overgang van transport via de weg naar transport via het water kan daarbij enorm helpen. We zijn bezig met modal shift, maar daar kom ik straks op. We hebben echt groene schepen nodig. Van onder andere Koninklijke Schuttevaer hebben we gehoord dat het erg zou helpen als we daar in overleg met de sector een maatwerkaanpak voor opstellen, zodat we op een betaalbare en slimme manier de vergroening kunnen vormgeven. We missen gerichte planvorming op dit gebied.
De overheid heeft als doelstelling om een modal shift te bewerkstelligen. De binnenvaartschippers zelf zeggen dat ze juist vervoer verliezen aan de weg. Zij verklaren dit door slecht onderhoud aan de waterwegen. Herkent de Minister de constatering van de schippersvereniging dat het aandeel vervoer over water afneemt? Zo ja, welke verklaring heeft de Minister hier dan voor?
Dan kom ik op het fenomeen van de samenwerking op het terrein van de kleine binnenvaartschepen. Zij moeten meer samenwerken op commer-

ciële basis. De belangrijkste conclusie van het rapport is dat er binnen de binnenvaart noodzaak en ruimte bestaan om samenwerkingsverbanden aan te gaan op deelmarkten. De Mededingingswet biedt daartoe de ruimte. Wat de PvdA betreft, gaat de Minister daar dan ook volop mee aan de slag en vat zij deze taak ruim op. Is de Minister hiertoe bereid?
Ik heb het vandaag een beetje voorzien op Antwerpen, al doet het goede dingen. De Antwerpse haven geeft groene schepen – het gaat over zeeschepen in dit geval – die minder fijnstof uitstoten, namelijk een tijdelijke extra korting op de havengelden. Ik heb begrepen dat die kan oplopen tot wel 30%. Zouden Nederlandse havens dat ook kunnen doen? Vindt de Minister dit niet een beetje concurrentievervalsing? Aan de ene kant kan ik mij er wel in vinden, gezien de vergroening, maar aan de andere kant is het misschien concurrentievervalsing.
Mijn volgende punt betreft de havens en hun tarieven. Daar is onderzoek naar gedaan. Ik denk dat we dan toch bij het probleem van het ongelijke speelveld komen. Er is onderzoek gedaan naar de tarieven. Op basis daarvan wordt gezegd dat er een verschuiving plaatsvindt bij de havens ten nadele van de Nederlandse havens en ten voordele van bijvoorbeeld Antwerpen. Kan de Minister het tarievenonderzoek gebruiken als aanleiding om verder te onderzoeken hoe het precies zit met de concurrentiepositie?

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Nog één minuut? Ik moet nog heel veel dingen zeggen: huisvuilproblematiek, sluisbediening, boetes, tekort aan ligplaatsen. Ik heb beloofd dat ik daar allemaal aandacht aan zou besteden, maar ik weet zeker dat mijn collega's dat zullen doen. Ik moet echt aandacht besteden aan de vaargeul Holwerd-Ameland. We hebben daarover een rondetafelgesprek gehad. Het reces staat voor de deur. Wij zien dus geen andere mogelijkheid dan om de Minister er in dit AO op aan te spreken. Wij willen graag dat er nog voor 1 september een goed beeld komt van de structurele oplossingen voor de korte termijn en de mogelijkheden om een einde te maken aan die tien jaar van discussie. De boot Holwerd-Ameland vice versa heeft bijna dagelijks veel vertraging; dit kan zo niet langer. Wij hebben hierover ook met de VVD-fractie gesproken. Mochten wij niet tevreden zijn – en dat kan zomaar – dan zullen we op dit punt zeker een motie indienen.
Ik hoop dat ik net binnen de tijd ben gebleven. De rest komt later.

De **voorzitter**: Ja, u bent binnen de tijd gebleven, waarvoor dank. Wij wachten natuurlijk de beantwoording van de Minister af voordat we verdere stappen zetten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Wij hebben een aantal rondetafelgesprekken en technische briefings gehad. Aan belangstelling voor de binnenvaart is er in de Kamer dus geen gebrek. Dat is prima. Wij hebben een rondetafelgesprek gehad over vaarsnelheden, ligplaatsen en dergelijke. Daarover hebben we ook uitgebreid gesproken met de sector en Rijkswaterstaat. Voor de sluisbediening resteert nog wel een aantal punten. Ik ben blij met de brief die wij hierover hebben ontvangen. Zijn nu echt alle problemen opgelost? Ik zie namelijk dat er een zekere tijdelijkheid in zit. In 2015 wordt een en ander volgens mij opgelost, maar wat daarna gebeurt, is nog een open einde. Wanneer zijn de problemen voor alle sluizen en bruggen nu eindelijk naar behoren opgelost?
Mijn volgende punt zijn de huisvuilpassen. Volgens mij zijn er nu zo'n 400 passen afgegeven voor de 7.500 binnenvaartschepen die we hebben en dan heb ik het nog niet eens over de buitenlandse schepen, die hier natuurlijk ook varen. Dat heeft alles te maken met de prijs van die pas. De vanafprijs is € 269, maar de prijs kan oplopen tot € 400. Als het pas bij

500 passen kostendekkend is, moet je concluderen dat het beleid niet geslaagd is, want dan varen er nog steeds 7.000 schepen rond zonder pas. Moeten we niet toe naar een andere norm voor kostendekkendheid op dit gebied? Het is belangrijk dat we niet te maken krijgen met zwerfvuil en het is in het belang van de binnenvaartschippers dat ze hun huisvuil – daar hebben we het voornamelijk over – netjes kwijt kunnen. Ik overweeg om een motie in te dienen op dit punt, maar ik wacht het antwoord van de Minister af. Misschien kunnen we elkaar vinden in het laten doen van onderzoek naar een andere norm voor kostendekkendheid.
Over de ligplaatsen hebben we net ook nog even gesproken. Die problematiek doet zich voor in IJmuiden, bij de Beneden-Merwedeovernachtingshaven en natuurlijk in Terneuzen, bij de nieuwe sluis. Daar wordt gelukkig naar gekeken. Er wordt nu een aantal projecten uitgevoerd – die zijn gelukkig ook opgenomen in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) – waarin we nieuwe ligplaatsen creëren, maar op een aantal plekken zijn er echt nog problemen. Moeten we niet eens landelijk inventariseren waar zich nog problemen voordoen? Als je met je schip moet doorvaren omdat je geen ligplaats kunt vinden, is dat redelijk rampzalig, want schippers worden geacht zich aan de vaar- en rusttijden enzovoorts te houden. We hebben natuurlijk ook te maken met een maximale bediening van bruggen en sluizen, dus ik vind dat wij hier beter naar moeten kijken: waar doen de problemen zich eigenlijk voor?
Ik ga de andere onderwerpen even staccato langs. Mevrouw Jacobi heeft net over Ameland gesproken. Mijn collega Aukje de Vries was bij het rondetafelgesprek hierover. Kunnen we nagaan of een kortetermijn- of langeretermijnoplossing mogelijk is? Moet de PKB Waddenzee (planologische kernbeslissing voor de Waddenzee) daarvoor worden aangepast, omdat je misschien slenken gaat doorgraven? Zo kan misschien het probleem met de vaartijden voor de langere termijn op goedkope wijze worden opgelost. Ik vraag de Minister of hiervoor een aanpassing van de PKB nodig is.
We hebben een technische briefing gehad over een rapport van de Europese Rekenkamer. Daarin gaat het om de vraag of de gedane investeringen wel zinvol zijn geweest. De Minister heeft een brief aan de Kamer gestuurd over het rapport Inland Waterway Transport in Europe. De vraag is of de investeringen wel doel treffen. Mevrouw Jacobi signaleerde dat ook al. Moeten we hier niet beter naar kijken? Het is wel de bedoeling dat de investeringen effectief zijn. Gisteren, bij de TEN-T-dagen (dagen voor het Trans-European Network for Transport) in Riga, is gesproken over het belang van investeren in grensoverschrijdendheid en de aanpak van problemen met de Elbe, Donau en de Seine.
We hebben het rapport Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart ontvangen. Het is prima dat de binnenvaart op deze manier wordt begeleid. Je kunt nagaan waar je beter kunt samenwerken, zodat je inderdaad kunt komen tot een versterking van die sector, maar ik zeg er wel bij – ik ben van de VVD – dat de sector zelf de handschoen moet oppakken. Het is prima dat de sector daar inhoudelijk bij geholpen wordt, want het betreft bedrijven die druk aan het werk zijn, maar de sector moet zelf ook de bal oppakken.
Ik kom op de nieuwbouw van de sluis in Terneuzen. Samen met het CDA heb ik een motie ingediend om ervoor te zorgen dat er ook goed wordt gekeken naar de bedrijvigheid. Het OTB (ontwerptracébesluit) is nu klaar. Is er nog voldoende ruimte voor initiatieven van de bedrijven die daar zitten?
De nota Borging publieke belangen zeehavens is tot ons gekomen. Ik zie dat als een lichte opmaat voor het verzoek van Amsterdam. Er ligt immers een concreet verzoek van de gemeente Amsterdam of het Rijk wil deelnemen in de haven van Amsterdam. De VVD ziet hierin eerlijk gezegd geen rol voor het Rijk weggelegd. Het is een minderheidsbelang, het

vergroot je zeggenschap niet en je moet sowieso altijd kijken naar de economische meerwaarde van de maatregelen die je treft en de wetgeving die je opstelt voor de havens. Wij zien dus geen meerwaarde van deelname door het Rijk. Dat schot voor de boeg wil ik vast geven. Het zal ook wel concreet aan bod komen in het AO Staatsdeelnemingen, maar daar is volgens mij Minister Dijsselbloem betrokken.
Er ligt een evaluatie van het loodswezen. Er wordt inderdaad een korting gegeven. Er wordt straks ook wetgeving naar de Kamer gestuurd op basis van deze nota. Worden de verladers hier ook direct bij betrokken? Ik heb vanuit de sector gehoord dat zij hierbij niet betrokken zijn. Het lijkt mij goed dat er, voordat het wetsvoorstel aan de Kamer wordt gestuurd, afstemming plaatsvindt met de afnemers van de diensten van de loodsen. Ik doe dus een klemmend beroep op de Minister om met deze mensen te overleggen. Hoe wordt de positie van de verbruikers versterkt? Daar gaat het uiteindelijk om.
Dan kom ik op de inspectiekosten. Mevrouw Jacobi sprak daar ook al over. Voor de luchtvaart geldt dat ook. Wij zijn toch wel geschrokken, zou je kunnen zeggen, want er is een enorm verschil. Dat heeft er misschien deels mee te maken dat we de bekostiging anders leggen, maar het is wel een concurrentienadeel voor onze havens. Kunnen de kosten van de inspecties niet naar beneden worden gebracht? We hebben laatst eens gesproken over een risicobenadering, waarbij je nagaat welke risico's verbonden zijn aan bepaalde handelingen in de havens. Wij willen inzetten op een sterke verlaging van de directe inspectiekosten, want we moeten onze concurrentiepositie echt in de gaten houden.

De **voorzitter**: Wilt u gaan afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog een paar punten, voorzitter. Ik zal het heel staccato doen, zodat het niet in de tweede termijn hoeft. Mevrouw Jacobi rekent ook op mij.
Binnen Beter Benutten wordt bezuinigd op het project Maatwerk, terwijl ik vanuit de sector hoor dat dit geholpen heeft om vrachtwagens van de weg te halen, om het zo maar te zeggen. Waarom kiest de Minister voor deze bezuiniging? Hoe wordt dat project eigenlijk beoordeeld?
Hoe staat het met de motie-De Vries/De Boer over de hardheidsclausule voor de binnenvaart?
Er is een klacht tot ons gekomen – dat heeft ook in allerlei kranten gestaan – dat de boetes van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) redelijk hoog zijn. Van mijn buurvrouw, mevrouw Jacobi, begrijp ik dat die zijn vertienvoudigd. Dat is een enorme verhoging. Soms worden er ook boetes uitgedeeld waarvan je je afvraagt of het wel nodig is om ze op die manier uit te delen.

De **voorzitter**: En dan tot slot?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nog twee heel korte vragen, voorzitter. Havens verliezen hun belastingvrijstelling. Daar zijn wij enorm van geschrokken, want wij willen dat de uitzondering van de vennootschapsbelasting blijft bestaan voor de havens. Hoe staat het daarmee?
Dan ben ik toe aan mijn laatste punt. De voorgenomen wijziging van de Wet educatie en beroepsonderwijs brengt de positie van het nautisch onderwijs in gevaar. Ik denk dat de Minister wel weet waar ik op doel. Door de invoering van keuzedelen kan het mbo straks niet meer voldoen aan de internationale eisen voor de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen. Dat kan funest zijn voor onze positie als zeevarende natie. Dat was het.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik wou dat Limburgers ook zo snel konden spreken.

Zoals mevrouw Jacobi al zei, is deze inbreng mede namens haar. Als zij het met bepaalde onderdelen niet eens is, kan zij daar altijd iets van zeggen.

Mijn voorgangers hebben al een aantal dingen aan de orde gesteld, dus daar hoef ik dan minder aandacht aan te besteden. Dat zegt niets over het belang dat ik aan die onderwerpen hecht. Ik begin met de verschuiving van weg naar water. We hebben in Europa de afspraak gemaakt dat in 2030 30% en in 2050 50% van het vervoer over water moet plaatsvinden. Hoe gaan we die doelstelling halen? Je zou kunnen zeggen dat de oplossing voor het fileprobleem dat er al is en dat bovendien groeiende is nu de economie aantrekt, ons via het water wordt aangeboden. Toch zien wij niet direct wat de visie van de Minister op dat punt is. Graag krijg ik hierop een reactie.

Dan kom ik op de toekomst van de binnenvaart. Ergens in de keten gaat het mis. De Minister richt zich vaak op de schippers en de boten die varen, maar ik zou graag zien dat zij zich meer richt op de hele keten. Aan de wal staan grote verladerskantoren, met mooie vlaggen en wimpels. Die steken schril af bij de situatie van vele kapiteins en hun gezinnen. Zij moeten zeven dagen per week werken en verdienen dan nog niet genoeg om het hoofd boven water te houden, waardoor zij zaken moeten aannemen onder de kostprijs. Vaak moeten gezinnen dan hun boot verkopen en in een wurgcontract bij een of andere grote firma gaan werken. Ook komt het voor dat mensen die allang de 67 zijn gepasseerd, gewoon blijven doorvaren omdat zij de boot niet verkocht krijgen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? De hoeveelheid te transporteren goederen neemt toe, maar in het verleden hebben grote bedrijven te veel boten laten maken omdat een grotere groei van de economie werd verwacht en de kleinere bedrijven zijn daar de dupe van. Ik pleit er niet voor om alleen de kleintjes te beschermen. Ik pleit ervoor om het sterke punt van de Nederlandse binnenvaart, namelijk de differentiatie tussen groot, middel en klein, te behouden. In een eerder AO hebben wij aan de Minister gevraagd hoe we de kleine vaart en de middelvaart in Nederland kunnen behouden. Die differentiatie maakt onze binnenvaart namelijk zo sterk. Graag krijg ik hierop een reactie.

In het rapport over de binnenvaart legt de Minister een aantal kwalificaties van de binnenvaart neer: de sector zou problematisch, verdeeld en individualistisch zijn. Elke sector kent zijn problemen; dat geldt ook voor deze sector. Ik moet zeggen dat de schipperswereld een heel aparte wereld is als je daarin binnenstapt – dat is absoluut waar – maar daar zou je ook juist trots op kunnen zijn. Kunnen we geen positieve draai geven aan het uitgangspunt van de Minister? We moeten trots zijn op de binnenvaart, die dagelijks de vele containers vanuit Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen naar het Europese achterland vervoert en ervoor zorgt dat er geen enkele ton blijft staan. We mogen toch zeggen dat onze Nederlandse binnenvaart de modernste is van Europa en een mooie bijdrage levert aan het milieu. Daar passen kwalificaties als problematisch, verdeeld en individualistisch niet bij, zo op de voorgrond, al wil dat niet zeggen dat je je ogen moet sluiten voor de problematiek.

De havenaanloop- en -doorvoerkosten en de toezicht- en inspectiekosten van de Nederlandse havens zijn duidelijk hoger dan in België en Duitsland. Dat leidt ertoe dat een groeiend aantal schepen ervoor kiest om naar de Belgische of Duitse havens te gaan. De Minister heeft aangegeven dat zij in principe geen reden ziet om dit beleid aan te passen, terwijl zij in haar brief wel schrijft dat het kabinet groot belang hecht aan de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven en een level playing field met de omliggende landen. In die zin zou je kunnen zeggen dat het onderzoek bevestigt dat de Nederlandse systematiek van directe doorberekening tot hogere directe tarieven leidt dan in omliggende landen. Is dat dan toch niet een reden om het beleid te herzien?

Ik kom op de boetes. Op dat punt ben ik het eens met mevrouw De Boer. Klopt het dat de boetes vertienvoudigd zijn? Zo ja, moeten we dat dan eigenlijk wel willen? Ik ben er absoluut de persoon niet naar om te zeggen dat we geen boetes meer moeten uitdelen. Als mensen bepaalde overtredingen begaan, moeten ze een boete krijgen, maar de vraag is wel of het vertienvoudigen van de hoogte van de boetes op dit moment, in deze sector en in dit tijdsgewricht de juiste ontwikkeling is.
De snelweg of rijksweg naar Ameland gaat over water, zoals bekend. Daarover hebben we een mooie briefing gehad, waarbij verschillende partijen aan tafel zaten. Er was breed draagvlak voor de zogenaamde doorsteek. Dat kost eenmalig geld, maar zou kunnen leiden tot minder kosten voor het baggeren en het onderhoud. Als je de hele geul zou verbreden, zouden zowel de eenmalige als de structurele kosten lager zijn. De eenmalige kosten zouden lager zijn omdat het een korter stukje is en de structurele kosten zouden lager zijn omdat je een korter stuk moet baggeren. Wat zijn nu precies de kosten? Daarop durfde in de technische briefing eigenlijk niemand antwoord te geven. Hoe kan de Minister er zo snel mogelijk achter komen wat de kosten zijn als we voor de doorsteek zouden kiezen? Zouden we dan samen met Rijkswaterstaat een draagbare oplossing kunnen vinden? Zo'n oplossing zou waarschijnlijk wel op breed draagvlak kunnen rekenen.
Over de sluis bij Terneuzen hebben we ook een briefing gehad. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van Helvert c.s. over het contact dat is gelegd met de stakeholders? Is er contact gelegd met alle stakeholders en is er met breed draagvlak van de stakeholders naar oplossingen gezocht? Ik heb het zo geformuleerd, dat ik geen zaken uit de geheime briefing heb verteld, dus ik hoop dat de Minister de vraag zo begrijpt. Ik moet uitkijken dat ik geen geheime dingen zeg. Ik heb met de voorzitter afgesproken dat ik het zo zou vragen in deze setting.

De **voorzitter**: U hebt ook met de voorzitter afgesproken dat u binnen de tijd zou blijven, dus u bent toe aan uw laatste opmerking.

De heer **Van Helvert** (CDA): Oké, dank u wel. Ik keer nog even terug naar de binnenvaart, naar de rijke verladerskantoren en de schippers die hun boot niet verkocht krijgen, of erger. De huisvuilproblematiek haalt juist uit de kleine portemonnee nog een extra duit uit het zakje in plaats van die erin te doen. Naar dit punt moeten we kijken, want dit moet voor alle Nederlanders betaalbaar zijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Uiteraard volg ik de Minister met veel belangstelling op Twitter. Daar worden we deelgenoot van haar vele leuke bezoeken in binnen- en buitenland. Ook is de Minister vaak bezig om haar koffer te pakken voor een handelsmissie. Dat is allemaal heel leuk en ik ga ervan uit dat de Minister daar goed de Nederlandse belangen verdedigt, maar wij hebben hier in Nederland uiteraard ook genoeg werk voor de Minister. Zo bespreken we vandaag een hele reeks zaken betreffende de scheeps- en binnenvaart, waaronder, voor de verandering, ook weer een rapport over het versterken van de concurrentiepositie van de binnenvaart. Het is een prachtig verhaal met een pleidooi voor meer samenwerking en het verbeteren van de markt. Dat is allemaal prima, maar wat mij onderhand een beetje begint te storen – en dan druk ik mij voorzichtig uit – is dat de Kamer keer op keer overleg voert met de Minister en in grote meerderheid aangeeft dat zij minder verstikkende regels wil voor de binnenvaartbranche, maar dat daar geen bal mee wordt gedaan. Met een vrijstelling van de nieuwe CCR-eisen (eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart) voor kleinere schepen is niets gedaan. Met een nieuwe hardheidsclausule dat lidstaten zelf ontheffing van bepaalde eisen kunnen geven, is niets gedaan. In Europa is men bezig om de CCR-eisen op te nemen in nieuwe Europese regelgeving. En wat doet de Minister? Weer

niets. Het niet hoeven blinderen van een raampje is het resultaat van jaren inzet van de Minister om die achterlijke eisen aan te pakken, eisen die, los van alle zeer kostbare, technische ingrepen, zelfs bepalen hoe groot je toiletruimte moet zijn, hoe groot je bed moet zijn, hoe hoog het plafond van je woonkamer moet zijn. Het lijkt erop dat de Minister de moties niet al te serieus neemt. Wat is daar de reden van? Het lijkt erop dat de Minister het drukker heeft met reizen dan met het uitvoeren van moties. Ik ga ervan uit dat de Minister nu echt actief aan de slag gaat. Wat is haar inzet voor het CESNI, het Europees comité voor de opstelling van binnenvaartnormen, en voor de Europese regelgeving waar de CCR-regels in worden opgenomen? Is dit niet het moment om van al die overbodige regels af te komen? Graag krijg ik hierop een reactie van de Minister. Wat kunnen wij op dit punt van haar verwachten? Op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd?
Ik kom terug op het versterken van de marktstructuren. Volgens de SP kan dit alleen werken als er goede randvoorwaarden zijn om tot een eerlijke machtsverdeling te komen. Zoals het nu is verwoord, worden de corporaties eigenlijk hetzelfde als bevrachters. Zolang er geen minimumprijzen of een verbod op varen onder de kostprijs zijn, zullen binnenvaartschippers tegen elkaar uitgespeeld worden. Erkent de Minister dat deze problemen bestaan en, zo ja, is zij dan bereid er iets aan te doen?
Ik ga in op de boetes die tot wel tien keer zo hoog worden. Wat is de reden voor deze forse verhoging en waarom is de sector hierover niet geconsulteerd?
Ik heb ook een vraag over de administratieve controles die worden uitgevoerd door de ILT. Hiervoor moet een binnenvaartschipper naar het kantoor van de ILT komen. Dat is echter niet altijd mogelijk, omdat de ondernemer op het schip zit en overal in Europa kan varen. Hoe gaat de ILT hiermee om?
De Minister heeft de toezegging gedaan dat zij de binnenvaartclub Vibia, de vereniging van vrouwen in de binnenvaart, zou willen ontvangen. Ik heb begrepen dat er inmiddels een afspraak is. Is die afspraak met de Minister zelf? Wellicht kan de Minister daar iets meer over vertellen.
Tot slot. De SP heeft niet alleen veel kritiek op, maar ook steun voor de Minister, en wel voor haar vereenvoudigingsvoorstellen voor het loodswezen. Het verzoek is wel om dit wettelijk te regelen conform de gemaakte afspraken. Is de Minister daartoe bereid?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik sla even aan op het eerste punt. Ik denk dat wij het er allemaal over eens zijn dat er minder regels moeten komen en dat overbodige regels voor de binnenvaart geschrapt moeten worden. Ik zit hier inmiddels een paar jaar aan tafel en ik vind dat de heer Bashir er toch een beetje een karikatuur van maakt door de schuld eenzijdig bij de Minister neer te leggen, terwijl we weten dat het regels zijn die jaren terug geaccordeerd zijn en naar de CCR gegaan zijn. We zijn inmiddels zover dat er, onder druk van de Minister, wordt bekeken of de regels versoepeld kunnen worden. Ik heb gisteren nog met de CCR gesproken. Die is daarmee bezig. Ik daag de heer Bashir uit door de zaak om te keren: gaat hij met mij mee naar Straatsburg, op bezoek bij de CCR? Dan kunnen we ons laten voorlichten over hoe het precies zit, naar welke regels wordt gekeken, enzovoorts. Dan ondernemen wij actie op dit punt. Dat lijkt mij een goed idee, eerlijk gezegd.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben altijd bereid overal naartoe te gaan, maar het is mijn werk om de inzet van de Minister te beoordelen en controleren. Wij hebben heel veel voorstellen aangenomen, van de VVD-fractie, van de SP-fractie, van de PvdA-fractie, maar gezien het resultaat dat de Minister heeft bereikt, vraag ik mij wel af waar we het voor doen. Ik zie dat de Minister op Twitter zit en buitenlandse reisjes maakt. Dat is allemaal terecht, want het is goed voor de Nederlandse belangen, maar ook dit zijn

zaken die goed zijn voor de Nederlandse belangen. Laten we er in dit geval toch meer met gestrekt been in gaan, zoals andere Europese landen dat ook doen om hun belangen te verdedigen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Een van de wijzigingen betreft volgens mij ook deze regelgeving, dus daar wordt in bijeenkomsten inderdaad over gesproken. Waar ik een beetje op aansla, is dat de schuld eenzijdig bij de Minister wordt neergelegd. We zijn het aan deze tafel allemaal eens op dit punt. Dan moet je de schuld niet eenzijdig bij de Minister neerleggen, maar ook naar jezelf kijken. De nationale parlementen zijn betrokken bij de regelgeving, ook bij de CCR-regelgeving. Dan daag ik de heer Bashir ertoe uit om na te gaan wat we zelf kunnen doen, los van de inzet van de Minister. Natuurlijk moeten we de Minister controleren en haar blijven aanspreken op haar inzet. Dat doe ik ook steeds, maar we moeten wel de kerk in het midden houden en niet de schuld eenzijdig bij de Minister neerleggen. Die regels zijn jaren geleden vastgesteld en daar hebben we vandaag de dag inderdaad nog last van.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag, maar de heer Bashir wil toch reageren.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het niet eens met mevrouw De Boer. Ik vind dat de Minister op dit onderwerp echt veel meer kan en moet doen. Het is heel simpel: als wij de binnenvaart willen behouden, dan moeten we de nieuwbouweisen die aan schepen worden gesteld, zeker niet opleggen aan de bestaande vloot. Zijn de hoogte van de woonkamer van een binnenvaartschip of de grootte van het toilet zaken waarvoor een binnenvaartschipper zijn schip moet aanpassen om straks nog te kunnen varen? Nee, natuurlijk niet! Hoe absurd zijn die regels! Waarom kunnen we die niet veranderen? Iemand die daarvoor is aangesteld, in dit geval de Minister, heeft de taak gekregen om hier iets aan te doen. Ik vind de resultaten zeer teleurstellend.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk. Ik draag het voorzitterschap even over aan mevrouw Jacobi zodat het lid Houwers ook zijn inbreng kan geven.

Voorzitter: Jacobi

De **voorzitter**: Vooruit dan maar. Het woord is aan de heer Houwers. Hij heeft vijf minuten spreektijd.

De heer **Houwers** (Houwers): Die ga ik niet volledig opmaken.
Voorzitter. We hebben een aantal technische briefings en dergelijke gehad. In het verlengde van de bijdragen van de heer Van Helvert en mevrouw Jacobi vraag ik naar Ameland. Als je uit die regio komt, heb je daar speciale aandacht voor en wil je dat die regio goed en snel bereikbaar is. Ik wil graag dat de Minister hier nog eens naar kijkt, om na te gaan of hier verandering in kan komen. Er is een voorstel gedaan voor een doorsteek. Niemand kan echter zeggen hoeveel dat kost. Dat zou toch binnen afzienbare tijd duidelijk moeten kunnen worden.
We hebben een technische briefing gehad met een uitgebreide uitleg over Europese subsidies. Het viel mij op dat veel van die Europese subsidies niet echt leiden tot extra binnenvaart. Ze leiden uiteindelijk niet tot resultaat omdat er voor en na bepaalde investeringen extra dingen moeten worden gedaan die blijkbaar niet worden gedaan. Als dat zo is, moeten we daar met elkaar beter op letten om ervoor te zorgen dat onze Europese investeringen wel succes hebben.
Tot slot. De binnenvaart is een belangrijke sector, niet alleen binnen Nederland, maar ook in Europa. Vandaar dat de Europese subsidies voor ons van belang zijn. Je kunt met elkaar spreken over het verdelen van de koek, over kleinere bedrijven, grotere bedrijven enzovoorts, maar je kunt

ook proberen om met elkaar die koek groter te maken. Daar spreken we wel over met elkaar, maar ik zie daar nog onvoldoende resultaat in. Dat resultaat zou op twee manieren positief kunnen zijn. Ten eerste heeft de binnenvaart er meer werk door en kan er meer over water vervoerd worden. Ten tweede kan het helpen om files te voorkomen, want alles wat op die manier wordt vervoerd, gaat dan waarschijnlijk van de weg af. Wat zouden we extra kunnen doen om meer vervoer van de weg en in het schip te krijgen? Zijn daar extra middelen voor nodig? Iedereen zegt dat vervoer over water beter en goedkoper is, maar het vindt nog onvoldoende plaats.

Voorzitter: Houwers

De **voorzitter**: De Minister verzoekt om een korte schorsing.

De vergadering wordt van 17.33 uur tot 17.39 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik wil graag afspreken met de commissieleden dat we de Minister maximaal twee keer per fractie interrumperen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Kunnen we niet drie interrupties per fractie afspreken?

De **voorzitter**: Dan spreken we drie interrupties af. De leden moeten er wel rekening mee houden dat de tweede termijn dan wellicht wat korter wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Voordat ik begin met de beantwoording van de vragen van de leden, wil ik heel kort ingaan op drie punten. In de eerste plaats is er in juni van dit jaar een comité ingesteld, het CESNI. Daarmee is een historische stap gezet in de samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie. Zoals de leden weten, heeft de CCR met vijf landen een specifieke rol om te spreken over de regelgeving in de binnenvaart. De EU heeft daarin altijd haar eigen rol gehad. Zij hecht er belang aan dat op dit vlak meer harmonisatie plaatsvindt en dat dit niet leidt tot extra technische eisen. Daarom is het goed dat dit comité zal bekijken hoe de harmonisatie vormgegeven kan worden. Er zullen dus standaarden met rechtskracht worden vastgesteld, zodat zowel de EU als de CCR op dynamische wijze die standaarden van het CESNI in haar eigen reglement kan opnemen. Daarmee komt er een harmonisatie van de regelgeving voor de binnenvaart tot stand. Dat is gunstig voor de binnenvaart. Nogmaals: het leidt dus niet tot nieuwe technische eisen. Het is een procedurele aangelegenheid.
In de tweede plaats kan ik melden dat de maritieme strategie waarover we aan het begin van dit jaar gesproken hebben tijdens een algemeen overleg, goed is gevallen bij de verschillende deelsectoren. Over de voortgang en uitwerking daarvan zal ik met andere departementen en marktpartijen spreken. Begin volgend jaar zal ik de Kamer hierover informeren. Voorafgaand daaraan zal ik de Kamer op korte termijn de voortgangsrapportage van het werkprogramma Zeehavens doen toekomen.
In de derde plaats hebben we aan het begin van deze maand het 200-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gevierd. De rijke historie van die 200 jaar is vervat in een prachtig boek, getiteld Bicentenaire de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Ik overhandig dit boek graag aan de voorzitter en de commissieleden.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal)

Ik begin de beantwoording van de vragen met de binnenvaart; dan ga ik in op de havens en vervolgens op sluizen, zeehavens en vergroening; die drie heb ik samengepakt. Alle commissieleden hebben naar de binnenvaart gevraagd. Welke rol kan het ministerie nog spelen om de sector verder te versterken? Die vraag werd gesteld naar aanleiding van het rapport Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart, maar dat is natuurlijk niet het eerste noch het enige wat we gedaan hebben in de afgelopen jaren. We hebben hierover al vaak met elkaar gesproken en we hebben ook al veel gedaan. Er is een binnenvaartambassadeur aangesteld, die met de sector gekeken heeft naar de specifieke vraagstukken, problemen en oplossingen. Hij heeft ook een heleboel oplossingen geboden, die ook opgepakt zijn in de sector. Er is gewerkt aan een samengaan van de verschillende binnenvaartorganisaties, op instigatie van het Rijk en anderen, zoals de binnenvaartambassadeur. Dat heeft uiteindelijk geleid tot de vorming van Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) om zo de samenwerking in de sector te kunnen vergroten. Er is gesproken met de banken over financiering. Er is zelfs bekeken of er nog een bijzondere rol voor het Rijk was weggelegd in de internationale verkoop van binnenvaartschepen. Binnen de CCR wordt altijd uitgebreid gesproken over het terugdringen van de regelgeving. Daar zal ik straks iets dieper op ingaan naar aanleiding van de vragen die daarover gesteld zijn.

Nu ligt dit rapport er. We staan niet stil; we blijven monitoren, dus nu ligt dit rapport er. In dit rapport wordt een beschrijving gegeven van hetgeen we kunnen doen om de binnenvaart verder te steunen, bijvoorbeeld in de mededingingsrechtelijke regelgeving. Die kan erg nuttig zijn voor partijen die bijvoorbeeld aan coöperatievorming willen doen. Er is iets gezegd over kwalificaties in het rapport, alsof dat mijn kwalificaties zouden zijn, maar het is een rapport dat geschreven is door onafhankelijke partijen die dit zo genoemd hebben. Het zegt niets – ik denk dat dit ook geldt voor de partijen die het rapport geschreven hebben – over de trots op de binnenvaart. Volgens mij zijn we allemaal trots op ons product. Het zegt vooral iets over de organisatiegraad van de binnenvaart en de mogelijkheden die de partijen die dit rapport geschreven hebben, zien om die te versterken. Het rapport bevat aanbevelingen, primair voor het bedrijfsleven, om samenwerkingsverbanden aan te gaan en na te gaan hoe ze daar samen met de brancheorganisaties verder in kunnen komen, bijvoorbeeld door de stimulering van coöperatievorming. Je kunt ook denken aan nieuwe vormen als serious gaming. Ook de ketenbenadering is heel belangrijk. De heer Van Helvert vroeg daarnaar. Daar is ook onderzoek naar gedaan. De hele keten is bekeken. Nadat de hele keten was bekeken, was de conclusie toch dat de samenwerking tussen de schippers het allerbelangrijkste onderdeel is. Zolang men individueel blijft varen, is het lastig om goed in te kunnen spelen op de vraag uit de markt. Juist om partij te zijn voor de andere partijen in de keten – denk aan de verladers – is het goed om die samenwerking te realiseren. Het is mogelijk om je eigen identiteit, de kleinschaligheid waar je prijs op stelt als gezinsbedrijf, te behouden, maar toch in een coöperatieve vorm te werken, waardoor je steviger en sterker staat. Voor een klein schip is er wel een markt. Ik wil wel belemmeringen wegnemen, maar – die discussie hebben we al eerder gevoerd – het is en blijft een markt. Ik ga niet actief ingrijpen in de markt, maar ik kan er wel voor zorgen dat er een gunstige situatie is voor de sector.

De heer Bashir vroeg: waarom doet de Minister niets aan de CCR-regelgeving? Ik probeer hem er keer op keer van te overtuigen dat wij er continu bovenop zitten, maar dat het ook heel complex is. Ik ben voortdurend in overleg met andere landen over de stroomlijning van de regelgeving in de CCR en de EU. Ik gaf net al aan dat de oprichting van CESNI een heel gunstige ontwikkeling is. Het is een zaak van langere adem om in internationaal verband afspraken te maken als andere

partijen niet van mening zijn dat iets een probleem is, terwijl wij menen van wel. Wij hebben nu eenmaal de afspraak met elkaar dat het alleen veranderd kan worden als iedereen het ermee eens is. Soms hebben we daar baat bij. We hebben ook andersoortige afspraken waarvoor hetzelfde geldt, zoals de Akte van Mannheim. Als Duitsland ineens een belasting zou willen invoeren voor scheepvaart op de Rijn, zouden wij er natuurlijk als de kippen bij zijn om op zo'n verdrag te wijzen en te zeggen dat Duitsland dat helemaal niet mag doen zonder dat Nederland daar toestemming voor geeft. Andersom gebeurt het ook weleens: soms willen wij iets en willen anderen daar niet aan meewerken. Dat is erg complex. Ik blijf erbovenop zitten. Ik ben er niet voor dat alle regels verdwijnen, maar ik ben ervoor dat niet ter zake doende, betuttelende regelgeving verdwijnt. Dat is mijn visie. Daar zal ik bovenop blijven zitten. Alles wat het parlement daarnaast kan doen, zoals in de discussie tussen de leden onderling aan de orde kwam, lijkt mij ondersteunend op dat vlak.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De heer De Vries van de PvdA en mevrouw De Boer van de VVD hebben de regering per motie verzocht om een praktische hardheidsclausule voor te stellen waarmee lidstaten binnen de voorwaarden individuele ontheffingen kunnen verlenen. Mij lijkt dat heel praktisch. De Minister zegt dat zij er alles aan doet, maar zou dit een stip aan de horizon kunnen zijn? Is die reëel en uitvoerbaar? Hoever staat het hiermee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook dit heb ik aan de orde gesteld, want ik voer moties van de Kamer altijd uit en anders zeg ik het. Deze motie heb ik aan de orde gesteld. Naar aanleiding van de discussie over de nieuwe richtlijn voor technische eisen aan binnenvaartschepen hebben we gediscussieerd over de hardheidsclausule. Een meerderheid van de EU-lidstaten wil geen hardheidsclausule die door een individuele lidstaat gebruikt kan worden. Men wil de internationale bevoegdheden houden en zegt dat schepen internationaal zullen blijven varen en dat de toepassing van een hardheidsclausule dus internationaal geharmoniseerd moet zijn. Een algemene hardheidsclausule waarmee lidstaten zelf individuele ontheffingen kunnen verlenen, is gewoon niet haalbaar gebleken in dat debat. Ik zie nog wel mogelijkheden per individuele overgangsbepaling, met name bij de bepalingen die onder het moratorium vallen. Als blijkt dat voor individuele bepalingen een groot beroep op de hardheidsclausule moet worden gedaan, zal ik mij ook sterk maken voor praktische oplossingen die zo min mogelijk belastend zijn voor de schippers. Dat zijn de twee dingen waar ik naar kijk. We hebben die motie aan de orde gesteld. We hebben ook voor de inhoud ervan gepleit. De leden kunnen onze inbrengen hierover allemaal nalezen. We hebben daar gewoon geen meerderheid voor gekregen omdat andere landen zeggen: zolang die schepen ook in onze wateren varen, willen wij daar ook over gaan.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard heeft de Minister in haar inbrengen en in de inbrengen van Nederland binnen de CCR gewezen op de moties die de Kamer heeft aangenomen, maar moeten we hier dan genoegen mee nemen? Het kan toch niet zo zijn dat de Kamer een motie aanneemt waarin staat dat kleine schepen vrijgesteld moeten worden van de nieuwe CCR-eisen en dat daar vervolgens niets mee gebeurt? Met de motie die de PvdA en de VVD hebben ingediend, gebeurt feitelijk ook niets. Wat is dan uiteindelijk de consequentie? De onvrede aan deze kant van de tafel groeit wel, kan ik zeggen. Een motie uitvoeren door alleen maar een passage hierover in je tekst op te nemen in een CCR-vergadering vind ik echt volstrekt onvoldoende.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij brengen dit niet alleen in in CCR-vergaderingen, maar ook bij de Transportraden, ambtelijke bijeenkomsten en politieke bijeenkomsten. Het gebeurt op veel meer vlakken. Uiteindelijk reikt de macht van de Kamer niet verder dan de nationale regelgeving en omvat niet de internationale regelgeving. De heer Bashir zegt: als de Minister niet in staat is om internationaal de handen daarvoor op elkaar te krijgen, heeft zij niets gedaan. Dat is niet waar. Ik zet mij er volledig voor in, maar wij zijn en blijven onderdeel van een internationale afspraak. Een meerderheid moet nut en noodzaak ervan zien en de wens en wil hebben om het te veranderen. Ik heb net aangegeven dat wij soms ook voordeel hebben van dit soort internationale afspraken. Soms ondervinden wij er echter nadeel van. Is het hiermee klaar? Nee. We zullen dit blijven inbrengen. Wie weet veranderen de panelen en ontstaan er wel meerderheden. Misschien lukt het nog langs andere lijnen, via een vereenvoudiging van de regelgeving. De heer Bashir kan mij ertoe oproepen om te blijven strijden, maar ik ben het niet met hem eens dat ik niets doe op dit vlak.

De heer **Bashir** (SP): Uiteindelijk telt het resultaat. Als de Minister er niet met gestrekt been in gaat, wordt er weinig resultaat bereikt. Heeft de Minister bijvoorbeeld overwogen en naar voren gebracht dat Nederland ook de mogelijkheid heeft om het verdrag op te zeggen? Dan blijft er namelijk weinig van over.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zou kunnen, maar het heeft ook veel nadelen om het verdrag op te zeggen. Dat verdrag beschermt ons namelijk ook op een heleboel punten. Anders hadden wij er natuurlijk allang voor gekozen om al onze regelgeving in Europees verband vast te leggen; dat is dan het alternatief. Wij hebben nu een voordelige positie doordat een deel van onze regelgeving in CCR-verband vorm krijgt. Nogmaals: er zitten elementen in waartoe ooit besloten is, overigens met medewerking van de toenmalige Kamer – dat is lang geleden – die nadelig voor ons uitpakken, maar er zitten ook elementen in die voordelig voor ons uitpakken. Ik blijf mij richten op de nadelige elementen om mijn collega's ervan te overtuigen dat die moeten worden afgeschaft. Voor een deel is dat wel gelukt en voor een deel niet. In de afgelopen periode heb ik de Kamer verteld wat er wel en niet gelukt is. Ik blijf erbovenop zitten. Voor mij telt ook het resultaat. Soms kun je in een keer een grote stap zetten, maar soms moet je ook blij zijn met kleine stapjes.
Er is gevraagd wat wij doen om de modal shift te realiseren. Ik vind het heel belangrijk om de modal shift niet af te dwingen, maar om het verleidelijk te maken om gebruik te maken van de diverse vormen van infrastructuur die we hebben. Als je mensen daartoe verleidt, zorg je ervoor dat je consumenten krijgt die blijvend gebruikmaken van andere modaliteiten. Afdwingen heeft vaak toch een boemerangeffect, waardoor men precies terugkomt op de oude plek. Dat hebben we in het verleden vaak kunnen zien. De doelstelling in de SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) is om de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via de binnenvaart en het spoor te stimuleren. We hebben daarvoor heel veel elementen in stelling gebracht in onze strategie. Er is bijvoorbeeld een havenvisie van de verschillende havens. In onze eigen havenvisie hebben wij daar afspraken over gemaakt. Ook doen wij investeringen in het infrabeleid. We hebben gewerkt aan de Zuid-Willemsvaart en we werken aan de Twentekanalen. We hebben specifieke afspraken gemaakt met partijen om vrachtauto's van de weg te halen en het transport via het water te laten plaatsvinden. Het gaat om 600 vrachtwagens per dag bij de Zuid-Willemsvaart en om 900 vrachtwagens per dag bij de Twentekanalen. Dat transport gaat vervolgens via het water. We combineren dat vaak met investeringen. We willen het Breeddiep verder verbreden.

Ik zet mij ervoor in om voorwaarden te scheppen voor de binnenvaart en belemmeringen in wet- en regelgeving weg te nemen. Ik noem het investeringsprogramma in vaarwegen, het bevorderen van vergroening van de binnenvaart en de modernisering van de bemanningsregelgeving. Op diverse vlakken zijn wij bezig om het transport over water aantrekkelijker te maken. Met specifieke partijen als de Rotterdamse haven worden ook nog specifieke afspraken gemaakt: zoveel procent van het vervoer moet over het water gaan en zoveel procent over het spoor. Iedereen is er wel op gericht om meer vervoer over water te realiseren. Er is gevraagd of dit deel uitmaakt van het programma Beter Benutten. Het maakte deel uit van het eerste programma van Beter Benutten. Bij het volgende programma van Beter Benutten speelt het ook een rol. Ik hoorde de vraag waarom ik er niets meer mee doe bij Beter Benutten, maar ik heb begrepen dat de meeste regio's voor een procesaanpak van het goederenvervoer hebben gekozen. Later dit jaar of begin 2016 zullen zij, na gesprekken met verladers en vervoerders, besluiten welke maatregelen zij steunen. Dan zal ook blijken welk deel door binnenvaart kan worden opgelost en welke acties daarvoor nodig zijn. Zo komt het uiteindelijk weer in het programma Beter Benutten terecht. Ik zal het ook een beetje in de gaten houden op het moment dat zij hun programma's indienen. Donderdag zit ik weer een paar uur met vertegenwoordigers van de verschillende regio's om tafel. Wat mij betreft zit er geen belemmering in, maar misschien kunnen de commissieleden mij vertellen waar die zich dan specifiek op richtte.
De heer Houwers sprak over het belang van de binnenvaart. Hij vroeg of er belemmeringen zijn in de kosten. Zoals te zien is in het verslag van het MIRT-overleg is er geen extra budget meer voor vaarwegen waar we nog extra dingen mee kunnen doen. We zullen het moeten doen met de bestaande budgetten. We hebben nog een investeringsprogramma voor de komende jaren, tot 2028. Daar zit van alles in, maar daarnaast is er niet nog heel veel nieuws beschikbaar. Als het lid Houwers of de Kamer in totaal nieuwe dingen wil, zal het geld daarvoor ergens anders vandaan moeten komen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een vraag over het project Maatwerk. Volgens signalen die ons hebben bereikt, heeft dit geleid tot een vermindering van het aantal vrachtbewegingen op de weg. Wordt dit betrokken bij de gesprekken met de regio's? Ik denk dat het goed is om na te gaan hoe we Beter Benutten nog meer kunnen inzetten. Daarvoor hebben we dat programma. Het gaat om concrete resultaten. Dit project zou concrete resultaten hebben gehad. Hoe staat het hiermee? Kan hiernaar nog worden gekeken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Oké, dan begrijp ik u. Ik dacht dat u dacht dat het niet meer doorging, maar het maakt juist deel uit van Beter Benutten. Het project Maatwerk richt zich op de vraag hoe we de notoire vrachtwagengebruiker kunnen aanzetten tot vervoer over water. Soms is er een gedragsverandering nodig. Soms ondervindt het desbetreffende bedrijf een belemmering. Daar moet je achter zien te komen. Daarom doen we die projecten ook op regionaal niveau. De Zuid-Willemsvaart is daar een voorbeeld van. Bavaria zei: wij willen wel, maar dan moet er ook geïnvesteerd worden in sluizen of in de vaart, zodat het vervoer makkelijker verloopt. Dat zijn de combi's die je probeert te maken met dit soort projecten. Dat doen we op meer terreinen. Voor Twente hebben we daarover specifiek gesproken. In de toekomst zullen we dat ook op andere terreinen doen en blijven doen. We moeten vooral nagaan wie zijn goederen over water zou kunnen vervoeren en hoe we dat kunnen stimuleren. In het verleden hebben partijen als Heineken dat zelf gedaan op een heel slimme manier. Ik denk dat Twente ook een goed

voorbeeld is van een succesvolle modal swift: er is rail, er is water, er zijn veel transportbedrijven; die combi is gewoon prachtig.
Over de positie van de kleine schepen heb ik net al iets gezegd. Er zijn veel zorgen over het kleine schip, maar de positie van het kleine schip blijkt minder kwetsbaar te zijn dan soms wordt gesuggereerd. Zeker in vergelijking met het segment grote schepen gaat het economisch goed met de kleine schepen. Er is vraag naar de diensten van de kleine binnenvaart. Omdat de kosten relatief laag zijn, is daarin een redelijke boterham te verdienen. In vergelijking met bijvoorbeeld België en Frankrijk is de afname van het aandeel kleine schepen in ons land beperkt geweest. Het aandeel kleine schepen in de Nederlandse vloot is weliswaar de afgelopen tien jaar, vooral in de periode 2005–2008, afgenomen, maar dat kwam ook door de forse toename van het aantal grote schepen. Het was dus een relatieve afname. De overheid heeft een voorwaardenscheppende rol in het bevorderen van de inzet van kleine schepen in het goederentransport. Denk bijvoorbeeld aan het detecteren van marktkansen. Daarover heb ik al eerder gesproken.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Minister leest nu de cijfers en de theorie op, maar de praktijk is anders. We weten dat Nederland leidend is in het binnenvaartvervoer. De cijfers van andere landen zijn in die zin niet relevant, al zou ik die term eigenlijk niet willen gebruiken. De cijfers van Nederland zijn leidend, zeker binnen dit gebouw. De verladers laten zien dat er geld genoeg te verdienen is voor iedereen. Dat zie je aan de gebouwen van de verladers, bij wijze van spreken. Als je dat vergelijkt met de inspanningen van de kleinere kapiteins en de revenuen die zij daarvoor krijgen, zie je dat er iets scheef zit. We weten dat het op termijn goed zal komen, maar er gaan nu mensen over de kop, terwijl er wel genoeg werk is. Zij verrichten eigenlijk een soort slavenarbeid. Wat kan het kabinet in de tussenperiode betekenen voor deze mensen, zodat er niet onnodig gezinnen failliet gaan of iets wat erop lijkt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ten eerste verwees de heer Van Helvert naar het relatieve aandeel van de kleine schepen in Nederland ten opzichte van de omliggende landen. Daarom heb ik aangegeven dat de afname van het aandeel van kleine schepen in ons land beperkt is geweest. Ik bezie dit in relativiteit, dus ook in relatie tot andere landen.
Ten tweede verwees de heer Van Helvert naar de omzet van de verladers versus de omzet van de individuele binnenvaartbedrijven. Dat is een van de redenen waarom wij de binnenvaartbedrijfjes ertoe oproepen – dat doen wij niet nu voor het eerst, maar dat doen wij al langer – om coöperatief te gaan werken, zodat ze een vuist kunnen maken. Dat gebeurt in veel andere sectoren al lang, maar als individuen elkaar beconcurreren op prijs, kan een verlader natuurlijk gewoon degene nemen die hem de aantrekkelijkste prijs biedt. Het is een markt, dus het Rijk kan geen prijs voorschrijven; dat is niet onze rol. Wij stimuleren vooral de organisatiegraad op dat vlak. In het verleden hebben we onderzoek laten doen naar het transparant maken van al die tarieven. Ik denk dat het issue tweeledig is. Enerzijds zijn individuele bedrijven in staat om een vuist te maken als zij zich goed organiseren. Anderzijds is de problematiek vooral ontstaan door de overcapaciteit in de markt. Er is gewoon te veel aanbod in vergelijking met de vraag. Dat begint gelukkig iets meer in balans te komen. Dat is echter de reden geweest waarom de meeste faillissementen zich in de afgelopen periode hebben voorgedaan: er waren te veel schepen voor de lading die vervoerd moest worden. Dat is heel tragisch, maar ook dat is de markt. Er zijn tijden waarin er geprofiteerd wordt en er zijn tijden waarin dat echt een probleem oplevert. Ook daarvoor heeft de overheid natuurlijk bekeken wat zij kan doen. Je mag geen schepen uit de markt halen. Dat is verboden. Daarover hebben wij regelmatig gediscus-

sieerd met de commissie voordat de heer Van Helvert daar deel van uitmaakte. Wij hebben zelfs bekeken of we een rol konden spelen in de markt door te helpen om in het buitenland verkenningen te doen om na te gaan of schepen daar verkocht konden worden. Daar was relatief weinig belangstelling voor. Elk land heeft weer een ander type schepen nodig omdat het een ander type rivieren heeft. We hebben geprobeerd om zo veel mogelijk zaken te bekijken. We hebben zelfs de crisis uitgeroepen in Brussel, maar ook dat heeft nooit weerklank gevonden. Ik ben blij om te zien dat het nu de goede kant op gaat. Het was een diep dal, waar men nu langzaam uitkomt. Volgens mij zijn de belangrijkste oplossingen gelegen in het doen krimpen van de capaciteit – dat zal toch betekenen dat een aantal bedrijven het niet zal redden – en het verhogen van de organisatiegraad, wat echt essentieel is.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik hoor en begrijp wat de Minister zegt. Zij zegt dat individuele schippers in een coöperatie veel sterker zouden staan. Dat hebben we in het verleden ook bij agrariërs gezien. Daar ben ik het helemaal mee eens. Op de een of andere manier is dat echter blijkbaar niet gelukt. Ik denk dat het weinig zin heeft om naar de kleine, hardwerkende kapitein te wijzen, maar de differentiatie van de scheepvaart – dat is ons nationaal belang – gaat op dit moment behoorlijk naar de knoppen. Dan komt volgens mij wel onze verantwoordelijkheid aan de orde om na te gaan wat we kunnen doen. Dat hebben we wel gedaan voor andere sectoren, terwijl we daarin eigenlijk misschien ook geen rol hadden als je het principieel bekijkt. Ik noem maar wat: toen destijds ergens een autofabriek failliet ging ...

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Van Helvert** (CDA): ... is gezegd «we doen iets met deeltijd-WW» of iets dergelijks. Ik zeg niet dat we dat voor de binnenvaart ook moeten doen. Ik zeg alleen dat we toen in die sector een verantwoordelijkheid hebben genomen en niet alleen gezegd hebben dat men het zelf wel zou doen. Wat zouden we in dat licht volgens de Minister kunnen doen in het nationale belang van het behoud van differentiatie in de binnenvaart?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt een nieuwe discussie, maar we hebben al heel veel dingen gedaan in de afgelopen periode: de binnenvaartambassadeur, diverse projecten, investeringen in bijvoorbeeld het ondersteunen van het samengaan van de binnenvaartorganisaties, het wegnemen van regelgeving, investeringen in infrastructuur, het bevorderen van het gebruik van de binnenvaart en ga zo maar door. Ik kan het blijven herhalen. Ik sta ook open voor nieuwe initiatieven als die er zijn, maar we hebben op deze markt al heel veel bekeken. Niet voor niets brengen wij elke keer weer rapporten uit om na te gaan wat er verder nog te doen is. In dit rapport wordt bijvoorbeeld aangegeven dat in de mededingingsregelgeving nog belemmeringen weg te nemen zijn. Ik heb dus het gevoel dat we alles uit de kast trekken, behalve het verlenen van subsidies of staatssteun op dat vlak. Dat mogen en kunnen we niet en dat is ook niet wenselijk. Verder sta ik open voor alle manieren die er zijn om de binnenvaart een hart onder de riem te steken. Over het huisvuilsysteem zijn ook vragen gesteld. De VVD-fractie maakt zich zorgen. Mevrouw De Boer heeft gezegd dat er niet veel abonnementen zijn afgenomen, dus dat heel veel schepen die niet hebben. Volgens haar komt dat door de prijs. Zij heeft mij verzocht om hiernaar nog eens te kijken. We zijn nagegaan of we iedereen een prijs kunnen opleggen. Dat kan niet in het kader van de Akte van Mannheim, omdat je dan een soort belasting heft, wat de Akte van Mannheim verbiedt. Ik ben echter altijd bereid om na te gaan of er nieuwe of andere varianten zijn. In principe hoeft het geen probleem te zijn dat heel veel mensen zo’n

abonnement niet hebben. Dat kan namelijk betekenen dat zij op een andere goede manier van hun huisvuil afkomen. Het kan echter ook betekenen – dat zou een slechte ontwikkeling zijn – dat ze op een illegale manier van hun huisvuil afkomen. Dat is heel moeilijk te zeggen. Ik denk dat veel schippers een goede plek gevonden hebben om hun afval af te geven omdat zwerfafval en illegaal gedumpt afval eigenlijk maar heel weinig voorkomen. We hebben geen toename daarvan gezien sinds de invoering van de abonnementen. Het zou wel goed zijn dat meer schippers deelnemen, want dan kan het abonnement goedkoper worden, omdat je de vaste kosten dan over meer abonnementhouders kunt verdelen. We hebben de sector zelf naar goede ideeën gevraagd. Tot nu toe hebben wij geen ideeën van de sector gehoord. Binnenkort spreek ik inderdaad – de heer Bashir sprak daarover – met de vereniging van binnenvaartschippersvrouwen. Dat doe ik overigens ook via Twitter. Die afspraak staat gewoon in mijn agenda en daar houd ik mij aan, behalve als ik op dat moment door de Kamer weggeroepen zou worden.
Ik maak even een zijsprong naar de reizen. Veel van de reizen die we maken, hebben juist tot doel om deze sector te stimuleren. Gister in Riga ging het heel sterk over de binnenvaartcorridors. Daarover zal ik straks ook nog wel iets zeggen. Veel reizen betreffen gesprekken over water, havenontwikkeling, samenwerking met de Rotterdamse haven. Dat is toch in het belang van voornamelijk deze sector.
Ik kom op de verhoging van de boetes voor het onderbemand varen in de binnenvaartregelgeving. Het gaat hierbij dus niet om onbemand, maar om onderbemand varen. We hebben de boetes verhoogd omdat er tot nu toe te vaak onderbemand werd gevaren. Dat is echt risicovol. Ik heb overleg gevoerd met een aantal partijen in de sector. In dat overleg is gezegd dat het oneerlijke concurrentie is als de een zich er wel aan houdt en de ander niet. Toen is ook gezegd dat men heel veel waarde hecht aan een level playing field. Dat heeft mij bevestigd in mijn voornemen om de boetes zo aan te passen, dat het echt effect zal hebben. Ik weet dat de verhoging van de boetes fors is. Ik ben me daarvan bewust en heb dat besluit bewust genomen. In het verleden waren de boetes eigenlijk veel te laag, waardoor het voor een heleboel partijen niet aantrekkelijk was om zich aan de regels te houden. Onderbemand varen werd eigenlijk niet echt gestraft. Om die reden heb ik dit besluit genomen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De sector heeft opgemerkt dat het juist heel bijzonder is dat de boetes zo fors verhoogd zijn, terwijl de sector zelf nog in overleg is over een herziening van de sterk verouderde bemannings-regels. Hier is geen sprake van een goede match. In de praktijk leidt dit tot een accumulatie van administratieve overtredingen en boetes die niet altijd redelijk zijn. Ik hoor vaak: ik vind het niet erg dat ik een boete krijg, maar die is soms zo uitzonderlijk idioot! Als een bemanningslid met de auto het haventerrein oprijdt, krijgt het een boete van een paar duizend euro. Dat wil er bij niemand in. Ik denk dat we met elkaar moeten constateren dat hier iets van onredelijkheid in zit. Kan hiernaar gekeken worden? Ik denk dat we daar met elkaar beter van worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ten eerste duurt het nog vrij lang voor de bemanningsregelgeving wordt aangepast. In de tussentijd is het probleem er wel. Ten tweede constateert de ILT dat er regelmatig onderbemand wordt gevaren. De voordelen zijn enkele tienduizenden euro's. Dat is echt wel veel geld. De boetes van vroeger waren gewoon laag. Daar zat geen economische prikkel in om ander gedrag te vertonen. Daarom hebben we die boete aangepast. Ja, het is een vertienvoudiging. Omdat het bedrag heel laag was, is het nu een fors stuk hoger geworden. Ik denk dat dit echt noodzakelijk is om het onder-bemand varen te voorkomen. Ik hoop dat ik met dit betoog de Kamer ervan kan overtuigen dat het een goede ontwikkeling is omdat je hiermee

een level playing field krijgt. Je kunt nu beter handhaven in het geval overtreders hier met een calculerende bedrijfsvoering mee bezig zijn. Dan ontstaat er gewoon oneerlijke concurrentie. Het duurt nog wel een tijdje voor de bemanningsregels zijn aangepast. Mocht in de toekomst blijken dat er dingen overlappen of niet goed zijn – mevrouw Jacobi sprak daarover haar zorg uit – dan ben ik zeker bereid om naar een aanpassing te kijken. Voor nu heb ik gewoon een instrument nodig. In een ander overleg heeft mevrouw Jacobi mij gevraagd om de boetes voor te hard varen of voor varen buiten de geulen op de Waddenzee te verhogen. Dit is ook zo'n element.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Niemand hier is het ermee oneens dat de pakkans voor overtredingen die gevaarlijk zijn voor een ander, hoog moet zijn en dat je daarvoor een boete moet krijgen. Die mensen zijn echter niet voor niets bij ons langs gekomen met voorbeelden. Ik zit hier in het Haagse, ik zit niet op een schip, maar als ik hun verhalen hoor, denk ik dat die boetes niet redelijk zijn. Kan de Minister nog eens nagaan met de sector – die mensen zijn aanwezig geweest bij de rondetafelgesprekken – of er aspecten tussen zitten die wij niet moeten willen uitvoeren? Is de Minister daartoe bereid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb van tevoren met de sector overlegd. In dat overleg is gezegd dat we af moeten van oneerlijke concurrentie en dat dit door middel van een hogere boete bewerkstelligd kan worden, omdat die voor een prikkel zorgt. Mevrouw Jacobi spreekt over onredelijke zaken, maar ik ken die voorbeelden niet. Het is uiteindelijk aan een inspecteur om te beoordelen of hij de boete oplegt of niet. Als iemand een goed verhaal heeft, kan de inspecteur zeggen: daarvoor kan ik u in alle redelijkheid niet beboeten. Hij heeft de mogelijkheid om die boete niet op te leggen. Hij heeft een eigen bevoegdheid om die afweging te maken. In mijn gesprekken met de sector zal ik vragen of er elementen of onderdelen zijn waarvan men meent dat die niet goed uitwerken en dat die aanpassing behoeven. Het gaat mij erom dat het een werkbaar model is. Aan de ene kant moet de sector het gevoel hebben dat het concurrentienadeel van de goeden wordt opgeheven. Aan de andere kant moet het niet leiden tot een absurde bestraffing terwijl die niet nodig zou zijn. Ik sta open voor suggesties of verhalen waaruit blijkt dat het niet klopt.
Dan kom ik op het rapport Inland Waterway Transport in Europe. Daarvoor waren wij gisteren ook bij de TEN-T-dagen. Er is echter nog veel meer aan de hand. Er is een rapport van de Europese Rekenkamer verschenen. Dat heb ik twee weken geleden in ontvangst genomen van de heer Brenninkmeijer, die nu bij de Europese Rekenkamer werkt; hij was onze Ombudsman. Ik heb er met hem over gesproken. Hij zei dat investeringen niet altijd de effectiviteit hebben die zij zouden moeten hebben, maar dat Nederland hierop juist een positieve uitzondering is. Wij steunen in grote lijnen de conclusies van het rapport. Er is onderzoek gedaan naar andere landen dan Nederland, maar bij ons wordt er veel meer geïnvesteerd omdat de binnenvaart voor ons veel belangrijker is. Veel landen in Europa hebben niet zoveel met de binnenvaart of vinden die van minder belang. Wij steunen in ieder geval de conclusie van het rapport dat er meer prioritering en coördinatie moeten zijn voor investeringen en de subsidieverlening voor de vaarwegenprojecten. De nieuwe Connecting Europe Facility (CEF) zorgt ervoor dat die samenhang er is. Er zijn coördinatoren per vaarweg, per corridor, die de verschillende investeringen van de verschillende landen op elkaar zullen afstemmen. Gisteravond heb ik nog heel lang met een van de coördinatoren gesproken, onder andere over onze sluizen en het belang om daarin te investeren. Dat kun je nooit genoeg benadrukken. Ik heb ook gezegd dat ze vooral naar het totaal moeten kijken. Je kunt een corridor wel in het midden versterken, maar

als je de ingang en de uitgang van de corridor niet versterkt, heeft dat niet zo heel veel zin. Er is een audit gedaan op Duitsland, Tsjechië, Hongarije en België, dus niet op Nederland. De Nederlandse situatie is anders. Daarvoor geldt de algemene conclusie uit het rapport niet. Wij maken zelf natuurlijk ook nog afwegingen bij investeringen in infrastructuur. Wij richten ons sterk op de corridors, de netwerken en het CEF-beleid. Dit was wat ik wilde zeggen over de binnenvaart.
Ik ga over naar de havens. Mevrouw Jacobi en mevrouw De Boer hebben gevraagd naar de havenaanloopkosten en de concurrentiepositie van Nederland. Volgens mij heeft de heer Van Helvert daar ook nog naar gevraagd. Ik deel de zorgen over de concurrentiepositie van het Nederlandse havenbedrijfsleven. Die gaat mij ook aan het hart, maar ik denk niet dat we het oplossen door weer een nieuw onderzoek te doen. Wij hebben namelijk al best wat onderzocht op dat vlak. In het verleden heb ik al eens aangegeven dat ladingstromen in een vrije markt regelmatig verschuiven van en naar Nederland. Dat hangt ervan af wie op een bepaald moment het beste bod heeft. Het is echt niet zo dat de importeurs Nederland ontvluchten. Dat is echt onzin. Er zijn ook heel veel voorbeelden van importeurs die juist weer kiezen voor Nederland vanwege de goede voorzieningen en de kwaliteit van de dienstverlening. Het is belangrijk om hier bovenop te blijven zitten en te kiezen voor een pragmatische aanpak. Samen met de collega van EZ ben ik volop in gesprek met het bedrijfsleven in het kader van het Werkprogramma Zeehavens, de actieagenda van de maatwerkaanpak, de vermindering van de regeldruk en de havenvisie van Rotterdam. Daarbij zullen wij nagaan waar de kosten uit de bocht vliegen. Voor die gevallen zullen wij samen met het bedrijfsleven naar specifieke oplossingen zoeken.
De VVD heeft expliciet gevraagd naar de NVWA-tarieven (tarieven van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit) in het onderzoek. Daar heb ik ook iets over gezegd. Dat tarief is hoger dan dat in omliggende landen. Andere tarieven zijn echter weer lager. Het totaalplaatje is dus ongeveer vergelijkbaar. Het zou natuurlijk nog steeds voordelig zijn als de NVWA-tarieven omlaag kunnen, maar dat kan ik niet alleen besluiten. Dat heeft ermee te maken dat er voor de NVWA een kostendekkend tarief geheven moet worden. Dat vraagt niet alleen het kabinet, maar ook de Kamer vaak van dit soort organisaties. Ik weet in ieder geval dat de Kamer op 30 juni nog specifiek over de NVWA zal spreken met mijn collega's van EZ en VWS. Misschien kan de Kamer er dan wat dieper op ingaan en vragen of een verlaging van deze specifieke tarieven mogelijk is.
De Vpb-plicht (plicht tot betalen van vennootschapsbelasting) voor Nederlandse zeehavenbeheerders speelt ook een rol. Wij hebben hard aan de bel getrokken bij de Europese Commissie toen wij zagen dat het speelveld voor de tarifering niet al te gelijk was in Europa. Dat heeft ertoe geleid dat anderen ook aan de bel hebben getrokken bij de Europese Commissie om op onze Vpb-plicht te wijzen. Dat heeft erin geresulteerd dat de Europese Commissie tegen Nederland heeft gezegd dat wij de bestaande belastingvrijstelling voor overheidsbedrijven, waaronder zeehavens, moeten afschaffen. We hebben dat geaccepteerd en hebben dat geregeld met de Wet modernisering Vpb-plicht overheidsondernemingen, die op 26 mei 2015 door de Eerste Kamer is aangenomen. Toch heeft de Europese Commissie een formele onderzoeksprocedure ingesteld, met de mogelijkheid om op ieder moment een besluit te nemen over de Vpb-plicht voor zeehavenbeheerders. Zij kan ons daarin dwingen. Mijn collega's Kamp en Wiebes zijn hierover in gesprek met mevrouw Vestager, de Eurocommissaris voor Mededinging, om te bezien of we de introductie van een Vpb-plicht voor zeehavens per 1 januari 2016 kunnen voorkomen. Daarbij wordt niet alleen de Vpb-vrijstelling besproken, maar komen ook de overige ongelijkheden in het speelveld van de havens aan bod.

Ik ga in op de betrokkenheid van de reders bij het nieuwe voorstel voor de loodsen en de wettelijke verwerking daarvan. De gebruikers zijn betrokken geweest bij het opstellen van de evaluatie. We betrekken hen uiteraard ook bij het uitwerken van het voorstel. Als er goede suggesties zijn, neem ik die serieus. Dit nieuwe model nemen we uiteraard in wetgeving op.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het scheelt weer in de tweede termijn als ik nu deze vraag stel, want we hebben het er nu toch over. Is de Minister bereid om van tevoren in gesprek te gaan met de afnemers van dit product? Het gaat mij te ver om nu alles aan de orde te stellen wat zij ons genoemd hebben, maar het zou goed zijn als de Minister met de sector, met de afnemers, in gesprek gaat over het precieze maatwerk hieromtrent. Het zou ook goed zijn om daarover in de wetgevingsstukken te rapporteren, want dan zou het wat ons betreft een hamerstuk kunnen worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De gebruikers zijn erbij betrokken geweest en zullen ook bij de verdere uitwerking worden betrokken. Dat zeg ik toe.
Ik ga verder met de borging van de publieke belangen van de zeehavens en de eventuele deelname in de Amsterdamse haven. Ik deel de mening van de VVD-fractie dat het borgingskader publieke belangen zeehavens geen opmaat is voor of vooruitloopt op een eventuele deelname in de haven van Amsterdam. Dat moet eerst en vooral via een publiek instrumentarium verlopen. Dat is in de nota beschreven. Er kunnen omstandigheden zijn waarin zo'n aandeelhouderschap een aanvulling is. Ook die zijn beschreven in deze nota. Ik wil daar echter niet op vooruitlopen. Amsterdam is daarover in gesprek met het Rijk. Uiteindelijk zal Minister Dijsselbloem de Kamer verwittigen van wat er wel of niet uitgekomen is. Ik sta er neutraal in. Het is belangrijk om te kijken wat goed uitwerkt en wat niet, en om te bezien of er daadwerkelijk een belang is voor zowel de haven als het Rijk om het op een bepaalde manier te doen. Als het tot deelname komt, zal de Kamer daarin van tevoren worden gekend.
Ik ga in op de fijnstofkorting voor schepen in Antwerpen. Daar heeft mevrouw Jacobi naar gevraagd. Het vaststellen van de hoogte van de havengelden en de kortingen behoort tot de bevoegdheden van de havenbeheerders. Het Rijk gaat niet over het vaststellen van de havengelden en de kortingen en ziet daar ook niet op toe. Als er lokale knelpunten zijn voor de concentratie van fijnstof, is het aan de lokale autoriteiten om daarmee rekening te houden. Daarom hebben zij een instrumentarium dat zij daarvoor kunnen inzetten. Een specifieke fijnstofkorting voor schepen, zoals die per 1 juni is ingevoerd in de haven van Antwerpen, kan daar deel van uitmaken, maar in alle grote Nederlandse zeehavens ontvangen schepen die goed scoren volgens de Environmental Ship Index (ESI) ook al een korting op het havengeld. Schepen die varen op lng (liquid natural gas) of uitgerust zijn met een SCR-katalysator («selective catalytic reduction»-katalysator) scoren in de ESI beter dan schepen die varen op zware stookolie of marine diesel. Ook die schepen vallen dus onder een kortingsregeling.
Ik kom op de sluis bij Terneuzen en de stand van zaken van de nautische dienstverlening. Aan de motie van de heer Van Helvert wordt uitvoering gegeven. Er wordt gewerkt aan een locatie op het complex voor locatiegebonden nautische dienstverleners. De huidige gezamenlijk voorgestelde oplossing aan de noordzijde van de nieuwe sluis is veilig en acceptabel voor de sector, dus daar wordt naar gekeken. Over de finale afspraken loopt de onderhandeling nog. Er wordt met alle betrokkenen gesproken. In verband met de toetsing van het ontwerptracébesluit is de laatste stand van zaken van de nautische dienstverleners daarin nog niet zichtbaar, maar die wordt meegenomen in het tracébesluit (TB), dat in 2017 gereed zal zijn. De afronding van de afspraken is voorzien voor dit najaar.

Ik ga in op de ligplaatsen in relatie tot de bouw van de sluizen bij Terneuzen en IJmuiden. Er is gevraagd of het klopt dat er door de aanleg van de sluizen ligplaatsen verdwijnen. Het klopt dat er door de aanleg van de nieuwe sluiskolken in Terneuzen en IJmuiden tijdelijk minder ligplaatsen beschikbaar zijn. In beide gevallen wordt bezien in hoeverre het mogelijk is om tijdelijk alternatieve ligplaatsen ter beschikking te stellen. Daartoe zullen we ook de huidige plekken in dit gebied kritisch bezien. Na oplevering van de sluizen zal ervoor worden gezorgd dat er weer voldoende ligplaatsen beschikbaar zijn. Er is dus geen noodzaak voor een nieuwe inventarisatie. Wij zorgen er gewoon voor dat die ligplaatsen terugkomen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): IJmuiden is ook zo'n probleem. Daar zijn echt ligplaatsen weggehaald en er is nog geen zicht op nieuwe. Ons bereiken wel klachten dat dit op meerdere plekken in het land gebeurt. Ik hoef geen compleet onderzoek met een rapport van honderd pagina's, maar een kleine inventarisatie zou toch prettig zijn, zodat we weten waar in den lande zich nog problemen aandienen. Ik weet dat een aantal projecten voor de aanleg van nieuwe ligplaatsen in het MIRT is opgenomen. Dat is echter ook niet altijd naar tevredenheid, want soms kun je niet van de steiger afkomen, maar goed, dat is weer een ander probleem. Het gaat iets te ver om hier over de technische details te spreken. Het zou toch goed zijn om even te sonderen in de sector waar zich nog problemen voordoen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eigenlijk doen wij dat al continu. Daarom doen wij ook die MIRT-voorstellen. Wij weten wat de wensen van de sector zijn en wat we kunnen bieden. We kunnen natuurlijk niet alles honoreren. Hetzelfde geldt voor wegen en spoor. We proberen de budgetten die we hebben zo goed mogelijk te verdelen over de verschillende gebieden, zodat er voldoende netwerken ontstaan. Wij hebben zelf het idee dat we daar goed zicht op hebben. We staan altijd open voor zaken die de sector aandraagt. We spreken ook regelmatig met de sector. Binnenkort spreek ik met een ander deel van de sector, namelijk de vrouwelijke binnenvaartschippers, die er misschien weer op een andere manier naar kijken en ons daardoor andere inzichten kunnen geven. Het is echter niet zo dat ons niet bekend is wat de wensen en knelpunten zijn. Bij dezen geef ik aan dat het een tijdelijke situatie is en dat we zullen zoeken naar tijdelijke alternatieve plekken; daarna zullen we ervoor zorgen dat de ligplaatsen terugkomen, zij het misschien op een ander plekje, maar het zal wel hetzelfde aantal zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat gaat er dan nu concreet gebeuren in IJmuiden? Wordt er nu naar gekeken? Worden daar nieuwe ligplaatsen aangelegd? Dat moet wel zo snel mogelijk gebeuren. Natuurlijk moeten we bekijken hoe we de beschikbare middelen inzetten, bijvoorbeeld voor de weg of het spoor, maar als een schip geen ligplek kan vinden, moet het blijven varen. Dan heb je wel een gigaprobleem. In het kader van «klein probleem, groot leed» moet dit opgelost worden. Bovendien krijgen de schippers anders een boete, omdat ze de rusttijden overschrijden. Maar goed, laten we het even concreet bij IJmuiden houden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor zowel Terneuzen als IJmuiden wordt bezien in hoeverre het mogelijk is om tijdelijk ligplaatsen ter beschikking te stellen. Daarbij kijken we ook kritisch naar de huidige ligplekken in het gebied. Nadat de sluizen zijn opgeleverd zal ervoor worden gezorgd dat er voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven. Dat zeg ik nog een keer. Tegelijkertijd is er een programma voor de aanleg van nieuwe ligplaatsen opgenomen in het MIRT. Mochten zich

in de toekomst weer kansen voordoen of mocht er dan budget vrijkomen, dan kunnen we hier altijd weer verder in gaan.
Ik kom op de sluisbediening. Mevrouw De Boer heeft gevraagd of alle problemen met de sluizen zijn opgelost. De Kamer heeft hierover een brief ontvangen. Er zijn afspraken gemaakt met alle regio's. Voor de komende jaren is de problematiek opgelost. We monitoren hoe het gaat. Na de zomer hebben we perspectief op de langere termijn. Het is natuurlijk nooit voor altijd, dus het kan best zijn dat er in de toekomst meer of minder geld beschikbaar zal zijn, maar dit hebben we nu specifiek met de regio's afgesproken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De bedieningstijden van de sluizen in Twente en de kop van Overijssel zijn bedongen door de PvdA en de VVD. Het is mooi dat het op dit moment is opgelost, maar het is wel een tijdelijke oplossing. Wij zouden graag een definitieve oplossing zien; dat is de bedoeling.
Ik heb nog een vraagje terzijde. Het lijkt mij goed dat we meer wifi krijgen bij de sluizen, zodat iedereen gewoon zijn data kan uitwisselen en daarin geen belemmeringen ervaart.

De **voorzitter**: Ik zou zeggen: mevrouw Jacobi krijgt een boete wegens overtreding van de regels.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De oplossing met de bedieningstijden van de sluis in het Twentekanaal – dat was inderdaad een motie van de PvdA en de VVD; mevrouw De Boer vroeg er net ook naar – is gewoon «structureel». Ik zet structureel daarbij wel tussen aanhalingstekens, want iets is nooit structureel; het is slechts structureel totdat de Kamer of de Minister anders beslist. Dit is echt voor de langere termijn. Het is niet slechts voor een jaar of iets dergelijks.
Bij de sluizen is wifi beschikbaar gesteld op twintig locaties. Een landelijke uitrol van wifi is niet mogelijk; dat is complex. Er is ook op steeds meer plaatsen een 4G-netwerk beschikbaar en dat is een prima alternatief. Daar kan ik zelf tot in de meest vreemde landen contact mee krijgen. Het is natuurlijk wel wat duurder als er grote bestanden moeten worden binnengehaald, maar I en M is geen internetprovider. Ik denk dat het belangrijk is om op een aantal locaties wifi aan te bieden, zoals we nu doen. Ik ben met de sector en partijen in gesprek over de vraag waar wifi echt toegevoegde waarde heeft voor het gebruik van de vaarweg. Zoals ik al eerder zei, zijn onze middelen beperkt. Gezien de beperkte middelen voor nieuwe initiatieven wil ik zo veel mogelijk gebruikmaken van bestaande en lopende initiatieven van beheerorganisaties. Ik zeg toe dat ik samen met de sector zal nagaan waar wifi een toegevoegde waarde kan hebben. Ik kan de Kamer daarover in het laatste kwartaal van 2015 berichten, als zij daar behoefte aan zou hebben.
Er is gevraagd naar de veerverbinding met Ameland. Volgens mij hebben bijna alle fracties daarnaar gevraagd. De Kamer heeft hierover eerder gesproken met Staatssecretaris Mansveld, omdat het een openbaarvervoerproject betreft. Zij heeft een brief gestuurd met daarin de aanpak van de vertragingen, waarin voor dit jaar het traject is uiteengezet voor de concessie, de logistiek, de infrastructuur en eventuele andere mogelijkheden. Er is toen ook gezegd dat er niet echt een eenduidige oorzaak van de vertraging is aan te wijzen. Eventuele bochtafsnijdingen kunnen deel uitmaken van de hierboven vermelde aanpak. Uit de aanpak zal moeten blijken welke maatregel het meeste effect heeft op de vertraging. Ik begrijp dat de Kamerleden hier haast mee willen maken, maar we zijn bezig om de onderzoeksresultaten voor de verschillende elementen in beeld te krijgen. Het is een open proces dat voortvarend wordt opgepakt. Er zijn geen gemakkelijke oplossingen.
Ook is nog niet te zeggen wat het kost. Dat was ook een van de vragen. We schatten in dat één bochtafsnijding ongeveer 1 miljoen euro tot

2,5 miljoen euro zal kosten – dat is best een brede range – en dat het onderzoek zo'n € 300.000 zal kosten. Dat onderzoek duurt minimaal drie maanden. Daarna kun je pas met de aanbesteding beginnen. Wij verwachten dat het baggeren hierdoor niet afneemt en dat de vaargeul er niet veel dieper van zal worden. Ook de wachttijden zullen dus niet afnemen. De boot zal last blijven houden van ongunstige weersomstandigheden en het lage water. Gezien de onzekerheid, is het heel belangrijk om het af te stemmen met de regio en ervoor te zorgen dat we het erover eens zijn wat de belangrijkste oplossing is. Er wordt op dit moment voor 4,1 miljoen op de Wadden gebaggerd. In 2014 is er voor 2,7 miljoen gebaggerd in de vaargeul Ameland-Holwerd. Het is niet zo dat dat op dit traject niet gebeurt; sterker nog, meer dan de helft van de baggerkosten is van dit project. Rijkswaterstaat heeft er dus ook belang bij dat het efficiënter en beter wordt en wil snel tot een goede oplossing komen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik begrijp wat de Minister zegt. Ook ik denk niet dat daardoor minder gebaggerd zal worden. Ik denk dat dit nooit het geval zal zijn in de Waddenzee. Je zult altijd moeten blijven baggeren. De vraag is: bagger je een heel grote draai of bagger je zo'n korte doorsteek? Dat is het verschil, met alle natuurlijke verschillen die er in de Waddenzee nog zijn. Hoe dan ook, het steeds moeten baggeren van een kort stuk is nog altijd minder werk dan het steeds moeten baggeren van een heel lang stuk. Dat er altijd gebaggerd moet worden, lijkt mij, in ieder geval bij eb, als een paal boven water te staan, om maar even in de terminologie te blijven. Hoe zorgen wij ervoor dat we de PIANC-normen (normen van de Permanent International Commission for Navigation Congresses) halen? Op het rechte stuk kun je volgens mij makkelijker de PIANC-normen halen, zowel qua breedte als qua diepte, dan op het lange stuk, omdat je dan gewoon minder meters hoeft te baggeren. Baggeren zal echter altijd nodig zijn. Hoe kijkt de Minister aan tegen het feit dat het altijd moeten baggeren van een korte weg minder werk is dan het altijd moeten baggeren van een lange weg?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Studies uit het verleden hebben uitgewezen dat de voordelen van het doorsteken niet opwegen tegen de kosten van een doorsteek. Die kosten-batenafweging zou er nu misschien anders uit kunnen zien. Wij zijn er nieuwsgierig naar of die nu beter is; in het verleden bleek dat niet het geval te zijn. Wij vinden het zeker de moeite waard om dit nader te onderzoeken. Wat dat betreft zitten wij allemaal op dezelfde lijn. We moeten het onderzoeken en ervoor zorgen dat we dit snel in beeld krijgen. Na de zomer kan ik de Kamer informeren over de inschatting van de kosten volgens Rijkswaterstaat.
Ik kom op de PKB. We benutten de mogelijkheden binnen de PKB nu maximaal, maar het zou best kunnen dat er uiteindelijk aanpassingen moeten worden gedaan. We kunnen dit punt in ieder geval betrekken bij de PKB-evaluatie die is voorzien. Dit doen wij ook samen met de betrokken partijen. Ik heb begrepen dat het ook een natuurgebied betreft. Het is één groot natuurgebied, maar dit stuk is ook specifiek natuurgebied. Daar gelden natuurlijk aparte regels voor. Het vergt even wat goed uitzoekwerk. Voor ons is het uiteindelijk voordeliger als we het definitief en goed kunnen oplossen, dus we zullen proberen het zo snel mogelijk uit te zoeken en in beeld te brengen.

De heer **Van Helvert** (CDA): De route gaat door natuurgebied; dat begrijpen wij allemaal. Er gaan meer rijkswegen door natuurgebieden. Op het wegdek zelf gelden de natuurvoorschriften natuurlijk niet, want daar ligt die weg. Deze rijksweg naar Ameland gaat over water. Je zou je dus kunnen afvragen of de regels wel gelden op de plek waar die boot vaart, in de geul. Dat kan niet, want dan ga je de natuur tijdelijk even slopen. In

de hele bocht die je vervolgens niet meer baggert – die is veel langer en groter – herstelt de natuur zich dan weer heel snel. Het is dus maar de vraag of het een belemmering is, zoals de Minister het ziet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een natuurlijke vaargeul. Het is geen aangelegde snelweg over het water. Als je veranderingen gaat aanbrengen, verandert ook de beschrijving, die je hebt vastgelegd. Je hebt dus wel degelijk te maken met de natuurwetgeving die specifiek voor dat gebied geldt. Nogmaals: laten we proberen om niet nu allerlei zorgen op te werpen, maar laten wij eerst even kijken hoe het eruit kan komen te zien, zodanig dat het gunstig is voor het vaarregime en het baggerregime en dat het passend is binnen de wet- en regelgeving. Ik laat de Kamer daar zo snel mogelijk iets over weten.
Ik ga in op de IMO-eisen (eisen van de Internationale Maritieme Organisatie) voor nautisch onderwijs. Ik weet dat de wijziging van de Wet educatie en beroepsonderwijs problemen oplevert in verband met de in te voeren keuzedelen. In het nautisch onderwijs kan feitelijk geen studietijd worden vrijgemaakt voor die keuzedelen doordat de beschikbare tijd nu wordt opgesoupeerd door de verplichte internationale IMO-eisen. De sector heeft collega Bussemaker en mij hierover vorige week een brief gestuurd. Ik zal met mijn collega van OCW in gesprek gaan om een oplossing te vinden die enerzijds recht doet aan de nieuwe structuur van het mbo en anderzijds voldoet aan de internationale beroepsveldenvereisten.
Tot slot ga ik in op de behoefte aan planvorming voor de vergroening van de scheepvaart. Ik deel de behoefte om te werken aan vergroening van de scheepvaart. Internationaal wordt hierover gesproken en worden hierover afspraken gemaakt in de IMO, de CCR en de EU. In de CCR en de EU worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt over de uitstoot van zwavel en stikstof. Dat weten de leden, want hierover hebben wij al vaak gesproken in de commissie. Daar wordt hard aan gewerkt. Daarvoor kunnen we misschien het Junckerfonds benutten. Voor de binnenvaart wordt ook gewerkt aan schone motoren. De sector kan ook voorstellen doen voor inzet van het reservefonds op dat vlak. Volgens mij heb ik hiermee de gestelde vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Jacobi meent dat een vraag van haar niet beantwoord is.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik had naar aanleiding van het rapport van de Europese Rekenkamer gevraagd naar de mogelijkheden om meer gebruik te maken van de Junckergelden. Daarover heb ik volgens mij niet echt iets gehoord. Mijn vraag betrof niet alleen de vergroening, maar ook bijvoorbeeld het aanpakken van de Seine-Noord of ...

De **voorzitter**: Voor de Minister is de vraag duidelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ook, omdat er straks voor de corridoraanpak budgetten zullen zijn zoals het TEN-T-budget en het Junckerfonds. Dat zijn alleen geen budgetten die je krijgt, maar gunstige leningconstructies. Ook de EIB (European Investment Bank) heeft gunstige leningconstructies. Overigens is het weleens de vraag of wij niet gunstiger kunnen lenen via de reguliere weg, maar er zijn dus diverse mogelijkheden.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de Kamerleden. Wij hadden afgesproken dat we een korte tweede termijn zouden houden. Ik stel voor die te beperken tot één minuut spreektijd per fractie, zonder interrupties. Sommige leden vinden de spreektijd te kort, maar ik zie dat een meerderheid hiervoor is.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de goede beantwoording van veel punten. Toch wil ik nog een paar zaken aan de orde stellen. Ik heb toch echt gelezen dat de bedieningstijden van de sluizen tijdelijk zijn. Hierover is ook een motie ingediend, dus ik zou hierop straks graag een heel duidelijk antwoord krijgen.
Mijn tweede punt is nog niet genoemd, maar staat wel op de agenda, namelijk het snel varen op de Wadden. Dat geldt natuurlijk ook voor de grachten in Amsterdam en andere plekken waar mensen de veiligheid van anderen in gevaar brengen en veel irritatie opwekken doordat zij snel varen op plaatsen waar dat niet mag. Dat moeten we niet willen. We hebben een brief gekregen waarin staat dat handhaven moeilijk is doordat we het AIS (Automatic Identification System) daar niet voor kunnen gebruiken. Ik daag de Minister uit om een oplossing te zoeken. Hoe gaan we dit dan wel doen?
Mijn laatste punt – ik zie aan de voorzitter dat ik door mijn spreektijd heen ben – betreft de vaargeulproblematiek. Zowel collega's De Boer en Aukje de Vries als ik vinden dat de veerboot zo veel vertraging oploopt – hij zit af en toe ook vast door overmacht – dat er echt maatregelen genomen worden. Wij willen dat er voor 1 september een pakket maatregelen ligt dat direct zal helpen en wij willen structurele oplossingen in zicht krijgen die daarna zullen helpen. Misschien is dat ook wel Holwerd aan Zee.

De **voorzitter**: Dank u wel. Uw spreektijd is om.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Wij zullen zeker een VAO aanvragen.

De **voorzitter**: Dat is genoteerd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Bij dat laatste punt over Ameland kan ik mij aansluiten. Het is misschien ook leuk om een appreciatie te krijgen – dat hoeft niet nu – van het plan voor Holwerd aan Zee.
Ik hoor dat er voor de sluisbediening nog steeds een tijdelijke oplossing is. Dat maakt mij toch een beetje bevreesd.
Wil de Minister onderzoek laten doen naar de huisvuilpassen? Als zij dit toezegt, hoef ik hierover geen motie in te dienen. Kan zij nagaan of er een andere kostendekkingsgraad mogelijk is? In plaats van 500 passen voor € 300 per stuk zou je toe kunnen naar 7.000 passen van € 50 per stuk. Als zo'n pas € 50 kost, zijn binnenvaartschippers veel meer geneigd om zo'n pas aan te schaffen. Die kopen zij dan gemakkelijker. Op die manier is er ook sprake van dekking van de kosten. Misschien is het de moeite waard om hierover te overleggen met de sector. Laat de sector bij zichzelf te rade gaan over de vraag of hier belangstelling voor is. Volgens mij kunnen de organisaties die hierover gaan prima inventariseren bij welke prijs schippers gemakkelijk zo'n pas kopen. Dat geldt overigens ook voor buitenlandse schepen.
Op de ligplaatsen is de Minister ingegaan.

De **voorzitter**: Wat is uw laatste punt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan kom ik toch nog even terug op de boetes. Ik heb er begrip voor. We maken afspraken met elkaar en als die niet worden nagekomen, moet je boetes kunnen uitdelen. Er bereiken ons echter geluiden over allerlei praktische zaken, zoals iemand met de auto afzetten bij de haven. Daar moet de ILT praktisch mee omgaan, denk ik dan. Schippers moeten hun auto aan de wal kunnen zetten.
Als de rusttijden worden overschreden, zijn dat verkeerde voorbeelden. Dat vind ik jammer. Ik noem het hier toch nog maar even voor de zekerheid, want dat is de insteek die mevrouw Jacobi en ik hierbij hadden gekozen.
Wij wensen de Minister succes met ...

De **voorzitter**: Dat was uw laatste punt. Uw spreektijd zit er echt op; u bent er al royaal overheen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik had ook anderhalve minuut spreektijd voorgesteld. Volgens mij hebben wij nog ruim de tijd. Wij wensen de Minister ...

De **voorzitter**: Het gaat niet om de tijd, maar om de afspraak. We houden ons echt aan deze afspraak en ook mevrouw De Boer houdt zich aan deze afspraak.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij wensen de Minister heel veel succes met de gesprekken over de Vpb-plicht.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik kom even terug op de situatie van de kleine schippers en de differentiatie van de markt. Ik blijf het onjuist vinden dat mensen die zeven dagen per week keihard werken en die exact hetzelfde werk doen als anderen, daar financieel aan onderdoor gaan. Volgens mij zit dat fout in de keten. De markt faalt structureel in deze overgangssituatie en daar zouden wij iets aan moeten doen.
De boetes zijn te hoog; dat moeten we gewoon vaststellen. De Minister heeft gezegd dat zij openstaat voor voorbeelden, dus dan moeten wij die voorbeelden bij haar aandragen, in de verwachting dat zij er dan iets mee doet.
Voor de rijksweg naar Ameland willen wij alles goed onderzoeken. Na de zomer informeert de Minister ons. Ik wil haar er wel op wijzen dat deze situatie al tien jaar duurt en dat er op een gegeven moment gewoon een oplossing verwacht wordt.
Tot slot maak ik nog een opmerking over het ontwerptracébesluit voor Terneuzen. Eerst komt er een ontwerptracébesluit en daarna pas een tracébesluit. De Minister verwacht dat er een deal komt tussen Rijkswaterstaat en de havenbedrijven, maar die deal wil zij niet opnemen in het ontwerptracébesluit. Worden de bedrijven in Terneuzen dan niet op een juridische achterstand gesteld?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording van de vragen, maar ik word er niet enthousiaster van, moet ik zeggen. Ik begrijp dat de Minister zich inzet voor de binnenvaart.
Mevrouw De Boer zei dat vertegenwoordigers van het parlement naar Luxemburg moeten gaan om daar te spreken met de CCR, maar hoe vaak is de Minister naar Luxemburg afgereisd om met de CCR te spreken?
Ik blijf de boetes te hoog vinden, net als de heer Van Helvert. Het is mij ook onduidelijk waarom de binnenvaartschippers, die zich overal in Europa kunnen bevinden, straks bij de ILT op kantoor moeten komen. Hoe moet ik dat voor mij zien?
De Minister heeft gezegd dat de ligplaatsen niet verdwijnen, maar hoe staat het met de afloopsteigers? Hebben de binnenvaartschippers er geen recht op om op een normale manier van hun schip af te komen?
Ik heb begrepen dat de Minister een wetsvoorstel naar de Kamer zal sturen om de vereenvoudiging van de tarieven voor het loodswezen vast te stellen. Wanneer kunnen we dat wetsvoorstel verwachten?

De **voorzitter**: Als Kamerlid Houwers zeg ik dat ikzelf afzie van mijn tweede termijn. Dat scheelt weer tijd. De Minister laat weten dat zij direct kan antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Via Twitter zie je soms ook welke vragen de Kamer gaat stellen. Dat is heel leuk om te zien, maar ik houd erover op.

Er is gevraagd of de vaststelling van de bedieningstijden van de sluizen in Twente tijdelijk is. Met de regio zijn structurele afspraken gemaakt, waar bediening op afstand deel van uitmaakt. Ik weet niet waardoor hierover verwarring is ontstaan. Misschien komt dat doordat in de brief van 22 juni staat: «Om bovenstaande aanpassingen goed te kunnen voorbereiden, zal voor de periode tot eind 2015 het bedienregime indien nodig voortgezet worden.» Wij hebben met de regio afspraken gemaakt over hoe het toekomstig regime eruitziet. Dat is in de brief beschreven en dat is structureel. De bediening wordt van 2016 tot 2018 omgebouwd naar bedienen op afstand. Daarmee is een oplossing voor de toekomst gevonden waar Rijk en regio zich allebei in kunnen vinden en waarin zij investeren.
De regels voor snel varen op de Wadden worden gehandhaafd met reguliere methodes en snelle motorboten, omdat we geen gebruik kunnen maken van het AIS, zoals ik de Kamer heb medegedeeld. Daar zal stevig op worden toegezien.
Voor 1 juli 2016 gaan we het huisvuilsysteem evalueren. Dat heb ik met de Kamer afgesproken. Ik zou het liefst dan willen bezien of er andere methodes mogelijk zijn. Ik zal in de tussentijd wel al navraag doen naar die andere methodes, maar als je een systeem net hebt ingevoerd, moet je het even de tijd geven om te kunnen gaan werken. Ik heb de opmerking van mevrouw De Boer goed gehoord, dus ik zal alvast navraag naar de alternatieven doen, ook bij vertegenwoordigers van de sector, aan wie ik de vraag al eerder had gesteld. Wat mij betreft, is het nog steeds een vrijwillig systeem, omdat een verplichtend systeem niet past binnen de regels van de Akte van Mannheim. Als wij in staat zijn om meer mensen ertoe over te halen om zo'n pas te kopen, is dat natuurlijk alleen maar gunstig.
Diverse partijen pleiten voor Holwerd aan Zee. Daar wordt naar gekeken.
De heer Van Helvert heeft zijn opmerkingen over het kleine schip herhaald en heeft nogmaals een pleidooi voor differentiatie gehouden.
Een aantal leden heeft gezegd dat de boetes te hoog zijn. Ik heb gezegd dat ik het goedvind dat de boetes veel hoger zijn geworden omdat dat oneerlijke concurrentie tegengaat, maar ik ben wel bereid om samen met de sector na te gaan of er momenten zijn waarop het echt unfair is en wanneer die zich dan voordoen, zoals de leden De Boer en Jacobi hebben gevraagd.
De heer Van Helvert heeft gepleit voor een snelle oplossing voor de rijksweg naar Ameland. Het loopt inderdaad al lang, maar er is ook heel lang gekeken naar mogelijke aanpassingen van de dienstregeling. Later pas heeft men mogelijke oplossingen bekeken op het terrein van de infrastructuur, zoals ingrepen om de vaargeul te verdiepen.
Waarom zijn de afspraken over de sluis bij Terneuzen nog niet opgenomen in het OTB? Die afspraken zijn al gemaakt, dus juridisch gezien is het daarvoor te laat. In het najaar maken we de afspraken; die zullen in het TB worden opgenomen.
De heer Bashir heeft gevraagd wanneer ik naar de CCR in Luxemburg ben geweest. Ik ben in het verleden bij de CCR geweest en vertegenwoordigers van de CCR zijn bij mij geweest. Mijn inzet op dit punt verloopt eigenlijk voornamelijk via het aanspreken van mijn directe collega's van de landen die participeren. Als ik naar de Transportraad ga, of die nu in Brussel of Luxemburg is, heb ik altijd bilateraal overleg met collega's. Dan gaan we een heel lijstje af van onderwerpen die we willen bespreken, of die nu de luchtvaart, het spoor, de binnenvaart of de zeevaart betreffen. Ik spreek hierover dus op diverse momenten met diverse collega's. Daarnaast komen de voorzitter en de secretaris-generaal van de CCR af en toe bij ons langs om zaken te bespreken. Er zijn dus diverse momenten waarop er direct contact is op ministerieel niveau, dus tussen Ministers of met de CCR zelf.

De heer Bashir heeft gevraagd wanneer ik denk de wijziging in het markttoezicht te kunnen effectueren. De aangepaste wet- en regelgeving voor de loodsen zal per 1 januari 2019 in werking treden. Het gewijzigde markttoezichtmodel zal dus voor het eerst van toepassing zijn op de tarieven voor 2020, omdat die in 2019 worden vastgesteld.
De heer Bashir heeft gevraagd naar de afloopsteigers. Daarover zijn we in gesprek met de sector. We hebben daarover ook eerder gesproken in deze commissie. We hebben een versobering afgesproken als dat mogelijk is vanwege te weinig of geen gebruik van de ligplaatsen. We halen de steigers niet onmiddellijk weg; dat gebeurt aan het einde van hun levensduur. Ik weet dat dit af en toe leidt tot onvrede, omdat men de afloopsteigers op sommige plekken wel zou willen houden, maar het maakt deel uit van het totale versoberingsprogramma binnen Rijkswaterstaat. We zullen keuzes moeten maken en dat doen we zo veel mogelijk samen met de sector. We gaan samen na waar het kan en waar niet.
De vraag over de ILT en de administratieve controle heb ik in eerste termijn inderdaad niet beantwoord. Schippers worden uitgenodigd voor een afspraak. Dat gebeurt in overleg. Als de datum niet schikt, wordt er in overleg een andere datum gekozen. Het gaat over een langere periode, dus het zal zich niet vaak voordoen. Op zich is het niet zo gek dat je je af en toe ergens moet melden om je administratie ter inzage te geven. Wij proberen op de situatie van de schippers in te spelen zodat het zo min mogelijk een belemmering is. Het lid Houwers heeft geen vragen meer gesteld, dus hier wil ik het bij laten.

De **voorzitter**: De heer Bashir heeft nog gevraagd wanneer de Kamer de wet op het loodswezen tegemoet kan zien. Volgens mij heb ik daarop nog geen antwoord gehoord.

De heer **Bashir** (SP): Jawel, maar dat is pas heel laat, in 2019. We zitten nu in 2015.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb gezegd wanneer die wet effectief wordt. Dat is nadat het wetsvoorstel door de Tweede Kamer en de Eerste Kamer is vastgesteld. Dat duurt altijd langer. De vraag van de heer Bashir was waarschijnlijk wanneer het wetsvoorstel in de Tweede Kamer ligt. Ik denk dat dit eind 2016 wordt, maar ik moet dit even nagaan. Als het anders is, laat ik het de commissie weten.

De **voorzitter**: Dan gaan wij voorlopig even uit van 2016.
Ik dank de Minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik stel vast dat er één toezegging is gedaan, namelijk dat de Minister de Kamer in het laatste kwartaal van 2015 bericht over het aanbieden van wifi bij sluizen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat heb ik niet alleen toegezegd, maar ook zelf aangeboden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij is er ook een procedurele toezegging gedaan, namelijk dat de Minister in overleg zal treden met de sector over zaken als huisvuilpassen. Ik heb het allemaal zelf genoteerd, dus dat is geen probleem.

De **voorzitter**: Dat is wel een toezegging, maar meer een toezegging in algemene zin en geen toezegging zoals we die hier normaliter noteren, namelijk dat de Minister de Kamer iets zal aanbieden of met iets zal komen.
Er is een VAO aangevraagd met als eerste spreker mevrouw Jacobi namens de Partij van de Arbeid.

Rest mij de Minister en haar ambtenaren te bedanken voor hun komst en de mensen op de tribune voor hun belangstelling.

Sluiting 18.59 uur.

Volledige agenda

1. Aanbieding van het rapport «Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart»
Kamerstuk 31 409, nr. 79 – Brief regering d.d. 23-03-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

2. Reactie op het rapport van het European Court of Auditors: «Inland Waterway Transport in Europe»
Kamerstuk 31 409, nr. 82 – Brief regering d.d. 15-06-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

3. Ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen
Kamerstuk 34 122, nr. 1 – Brief regering d.d. 19-12-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

4. Verslag van een schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen
Kamerstuk 34 122, nr. 2 – Brief regering d.d. 02-02-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

5. Verslag van een schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen
Kamerstuk 34 122, nr. 3 – Brief regering d.d. 31-03-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

6. Aanpak van snelvaren op de Waddenzee en toepassing van het Automatic Identification System (AIS)
Kamerstuk 31 409, nr. 80 – Brief regering d.d. 18-05-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

7. Problematiek Nederlandse zeegaande zeilschepen op de Oostzee
Kamerstuk 31 409, nr. 78 – Brief regering d.d. 10-03-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

8. Aanbieding Borgingskader publieke belangen zeehavens
Kamerstuk 29 862, nr. 26 – Brief regering d.d. 18-05-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

9. Aanbieding onderzoek «Hoogte van havenaanloop- en doorvoerkosten in Noordwest Europese zee- en luchthavens»
Tijdens dit overleg wordt het onderzoek besproken voor zover het zeehavens betreft. Voor wat betreft luchthavens kan het onderzoek worden besproken tijdens een algemeen overleg Luchtvaart.
Kamerstuk 29 862, nr. 27 – Brief regering d.d. 17-06-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

10. Evaluatie Wet markttoezicht registerloodsen en beleidsvoornemen
Kamerstuk 34 230, nr. 1 – Brief regering d.d. 16-06-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

11. Veerverbinding Ameland
Deze brief is voor dit overleg geagendeerd voor zover het de vaargeul betreft, omdat bij dit overleg alleen de Minister aanwezig is. De brief is tevens geagendeerd voor het algemeen overleg MIRT d.d. 2 juli 2015, waar met de Staatssecretaris over concessie-aspecten gesproken kan worden.
Kamerstuk 33 450, nr. 45 – Brief regering d.d. 04-05-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

12. Reactie over klanttevredenheid Waddenveren
Deze brief is voor dit overleg geagendeerd voor wat betreft de samenhang met de vaargeul naar Ameland. De brief is tevens geagendeerd voor het algemeen overleg MIRT d.d. 2 juli, waar met de Staatssecretaris over concessie-aspecten gesproken kan worden.
Kamerstuk 23 645, nr.595 – Brief regering d.d. 09-12-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

13. Stand van zaken van het overleg tussen KNRM, bergings- en sleepdiensten en de Kustwacht
Kamerstuk 33 450, nr. 46 – Brief regering d.d. 01-06-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

14. Voortgang aanpak kwaliteit scheepsbrandstoffen
Kamerstuk 31 409, nr. 81 – Brief regering d.d. 11-06-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus